CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

DISCOURS

PRONONCÉ PAR

SIR CHARLES TUPPER, C.C.M.G.

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

CHAMBRE DES COMMUNES—SESSION DE 1883

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1883

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

DISCOURS DE SIR CHARLES TUPPER

Prononcé le 4 mai 1883, lors de la proposition pour que la Chambre se forme en comité des subsides.

Sir CHARLES TUPPER: Je regrette beaucoup, M. l'Orateur, qu'une grave attaque d'inflammation de la gorge m'ait empêché de faire au temps où je me l'étais proposé, l'exposé annuel relatif au chemin de fer du Pacifique canadien; je le regrette d'autant plus que je crains fort que l'état de ma santé ne me permette pas de traiter le sujet comme il mérite de l'être. Mais, pour me suppléer, je laisserai les faits parler.

Je crois, monsieur, que cette grande entreprise occupe aujourd'hui, dans l'estime de la Chambre, une situation qui exige moins d'explication. Ce n'est pas souvent que les promoteurs d'une grande et importante mesure sont, après deux ans d'expérience, en position de dire que les prédictions les plus confiantes qu'ils avaient osé faire à l'appui de cette mesure sont déjà plus que réalisées. Et pourtant, monsieur, il m'est donné de pouvoir faire cette déclaration.

Le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien pour l'exécution de cette grande entreprise—une entreprise si vaste, que mon honorable ami le chef de l'ancienne administration déclarait, dans une importante occasion, que toutes les ressources de l'empire britannique ne pourraient suffire à en assurer l'accomplissement en dix ans; une entreprise assez immense pour déjouer les efforts tentés par deux gouvernements pour lui donner une grande proéminence,—le contrat, dis-je, exigeait qu'elle fût terminée le 1er juillet 1891. Aujourd'hui, nous sommes en mesure de dire que si les progrès de l'avenir répondent à ceux du passé, nous pouvons accepter en toute confiance la déclaration du syndicat, qu'à la fin de décembre 1886 le chemin de fer du Pacifique canadien sera terminé d'une extrémité à l'autre. Et, monsieur, l'organisation que la compagnie a effectuée, avec les progrès qu'elle a réalisés, avec les mesures qu'elle a prises pour pousser vigoureusement les travaux, il ne lui faudra pas plus d'efforts pour tenir cet engagement qu'elle n'en a déployés jusqu'ici pour

arriver où elle en est. Ce sera une avance de quatre ans et demi sur l'époque stipulée au contrat pour l'exécution de l'entreprise. Et ceux, M. l'Orateur, qui ont vu l'énorme impulsion imprimée à l'avancement de notre pays par la vigoureuse et rapide poursuite des travaux jusqu'à ce jour, diront avec moi que devancer de quatre ans et demi leur achèvement ce sera conférer au Canada le plus grand avantage possible. On ne peut pas dire, non plus, que l'attente du gouvernement et les assurances que nous donnions à la Chambre n'ont pas été plus que réalisées.

J'ai déposé sur le bureau des renseignements si complets sur les progrès de l'entreprise jusqu'à ce moment ou jusqu'à la date la plus récente, qu'il ne me sera pas nécessaire d'occuper l'attention de la Chambre aussi longtemps que je me serais cru justifiable de le faire sans cela. Mais je suis sûr que la Chambre me permettra de lui donner des pièces justificatives à l'appui des progrès de l'entreprise et de la manière dont elle a été poursuivie jusqu'aujourd'hui. Voici le rapport du gérant général, sous la date du 1er février 1883. Parlant de la section Est, il dit:

Dans la division est, vu la nature inégale du pays, son accès difficile, la nécessité de vastes explorations qui prennent beaucoup de temps, il a été impossible jusqu'ici de pousser bien rapidement les travaux de construction ; mais la voie est maintenant établie, sur la ligne-mère, depuis Callander vers l'ouest jusqu'à la rivière de l'Esturgeon, distance de quarante milles. Le régalage est à peu près terminé sur une distance additionnelle de vingt milles, et est très avancé sur une autre section de dix milles. A part cela, il a été fait beaucoup de travaux en fait de déblaiement et de confection du chemin ; 2,300 hommes et 173 attelages sont actuellement employés à ces travaux, et on compte que pendant la présente année le régalage sera terminé et la voie prolongée d'une centaine de milles plus à l'ouest.

Sur l'embranchement d'Algoma, qui part de la ligne-mère à une courte distance à l'ouest de la rivière Wahuapitae et suit de là une ligne très directe jusqu'à Algoma Mills sur le lac Huron, distance de 100 milles, la voie est construite depuis Algoma vers l'est sur une distance de vingt-cinq milles ; et le régalage du reste de la ligne est assez avancé pour nous permettre de croire qu'il sera terminé et prêt pour les opérations à la fin de la présente session. Cet embranchement offrira pour l'été un raccordement avec la ligne principale à l'ouest de la baie du Tonnerre en attendant l'achèvement de la section du lac Supérieur. 1,050 hommes et 80 attelages sont actuellement employés sur cet embranchement.

Au cours de la dernière saison, des opérations ont été activement commencées à partir de Prince-Arthur's-Landing, sur la baie du Tonnerre, vers l'est, jusqu'à la rivière Nipigon. Le régalage est déjà fort avancé, la voie est construite sur plusieurs milles, et on compte qu'à la fin de cette année elle sera terminée jusqu'à 100 milles de Prince-Arthur's-Landing à l'est. 1,150 hommes et 150 attelages sont présentement employés sur cette section, et leur nombre sera augmenté à l'ouverture de la navigation.

Les explorations préliminaires de la ligne au nord et à l'est du lac Supérieur sont terminées, et elles démontrent au-delà de tout doute la possibilité d'établir la ligne tout près de la rive nord du lac, ainsi que le voudrait la compagnie. L'établissement final de cette ligne avance rapidement, et la compagnie a l'intention d'attaquer vigoureusement

les travaux sur tous les points accessibles au commencement du printemps.

Une bonne partie des travaux sur cette section sont très difficiles; mais tenant compte de la valeur concurrente de la ligne directe la plus courte possible, ainsi que de la valeur capitalisée provenant de l'économie dans les frais d'exploitation, la compagnie a choisi sur cette section, comme sur toutes les autres, la route la plus courte, bien que cette dernière entraine des déboursés immédiats beaucoup plus considérables.

Je puis dire, M. l'Orateur, et je le répète, que le rapide avancement du chemin de fer du Pacifique n'a pas de précédent; l'histoire des chemins de fer du monde entier ne nous offre pas d'exemple d'une entreprise dont l'exécution ait été poussée avec plus de vigueur à une extrémité comme celle-ci. On observera qu'en cinquante-trois jours ouvrables consécutifs, du 20 juillet au 20 septembre, $165\frac{73}{100}$ milles de voie principale et $8\frac{90}{100}$ milles de voies latérales, c'est-à-dire $174\frac{63}{100}$ milles ont été construits sur la ligne-mère; soit une moyenne de 3.13 milles de voie principale par jour, et en comptant les secondes voies, 3.29 milles par jour ouvrable. Je le répète, l'histoire des chemins de fer n'offre pas d'exemple de progrès aussi rapides réalisés dans la construction d'une grande voie ferrée.

Maintenant, M. l'Orateur, la seconde question importante qu'il s'agit d'aborder, c'est celle du mode qui préside à la construction du chemin. Je dis donc que, sur ce point, j'ai à fournir des preuves que la Chambre n'hésitera certainement pas à accepter.

J'ai moi-même visité toute la ligne, depuis la Baie du Tonnerre jusqu'à Winnipeg; j'ai aussi passé sur le chemin depuis Winnipeg jusqu'à une distance de 470 milles vers l'ouest, où il s'étendait lors de ma visite, l'automne dernier. L'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique Canadien a de temps en temps inspecté les travaux, et il a déclaré, en s'appuyant sur ses propres observations et sur celles d'ingénieurs compétents employés sous sa direction, que ce chemin a été construit d'une manière admirable.

Mais, M. l'Orateur, je vais me permettre de communiquer à la Chambre une lettre non-officielle qu'écrivait pendant mon voyage en Angleterre, M. Sandford Fleming, l'ancien ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique Canadien,—un monsieur dont l'opinion dénuée de prévention et le jugement impartial feront sans doute impression sur la Chambre. Parlant du mode suivi pour l'exécution de l'entreprise, M. Fleming disait, à la date du 8 août 1882.

Tout ce que j'ai vu, et les progrès réalisés dans la construction du chemin de fer du Pacifique m'ont vivement intéressé. Deux fois j'ai parcouru toute la ligne depuis Fort-William jusqu'à l'extrémité occidentale,

vers le 104me méridien, ce qui, avec l'embranchement du Pacifique, fait :—

A l'ouest de Winnipeg	250 milles.
A l'est de Selkirk	410 "
Embranchement de Pembina	85 "
	815 milles.

qui, parcourus deux fois, font près de 1,700 milles sur le chemin de fer du Pacifique Canadien.

Personne n'aurait pu être plus profondément intéressé que moi-même, et je dis donc que l'avancement et la qualité des travaux ont dépassé mon attente.

Les messieurs qui composent le syndicat exécutent honnêtement leur part du contrat ; ils ont déployé une energie merveilleuse, et ils ont reussi d'une manière signalée.

Je félicite le gouvernement au sujet de la condition actuelle des affaires, et spécialement à l'occasion du progrès du chemin de fer du Pacifique.

A Fort-William j'ai appris que les travaux de construction étaient pratiquement commencés jusqu'à Nipigon, et la rive du lac Supérieur est couverte d'ingenieurs qui établissent la ligne sur les différentes sections jusqu'à la rivière au Pic.

Sur la prairie la voie est exhaussée, comme elle doit l'être, de trois, quatre et cinq pieds, afin de pouvoir être exploitée en hiver, et le personnel actuel en fait près de 100 milles par mois.

A ce témoignage je vais ajouter celui d'un autre monsieur dont l'autorité en matières de chemin de fer sera acceptée par la Chambre et le public ; je veux parler de M. C. J. Brydges. Quant au chemin, je ne puis faire mieux que de reproduire la description que ce monsieur en donnait à un reporter du *Times* au mois d'août dernier.

Le régalage est bien fait, les remblais sont larges et de bonne hauteur, la voie est bien maintenue au-dessus du niveau de la prairie, pas de tranchées nulle part, et de bonnes rigoles pour laisser écouler l'eau. De Flat Creek à Moose Jaw Bone Creek, le régalage est d'environ 17,000 verges au mille. Je ne pense pas qu'aucun chemin de prairie ait jamais été construit mieux et d'une manière plus parfaite, et j'en ai vus très peu, je crois, dans une longue expérience, aussi bien construits. Les rails sont tous d'acier, bien assujétis à chaque point par quatre boulons et écrous, et les traverses sont au nombre de 2,640 par mille, ce qui donne une grande solidité. Présentement, 4,000 hommes et 2,000 chevaux sont employés à la construction du chemin.

Je dois ajouter que le nombre des traverses dépasse la moyenne ordinaire, ainsi que doivent le constater ceux qui sont au courant de la construction des chemins de fer, et elles assurent davantage la solidité du chemin ; que les ponts sont en fer et en maçonnerie, et que tout a été mis en œuvre pour faire du chemin du Pacifique canadien un chemin de fer de première classe sous tous les rapports.

Bien que jusqu'à l'époque où le contrat avec la compagnie fut passé nous n'ayons pu trouver, au nord du lac Supérieur, une ligne qui n'eût pas des pentes très prononcées ; bien que sur une distance très considérable après avoir quitté Black Rock, à la tête du lac Nipigon, ces pentes varient de

70 à plus de 90 pieds au mille, la compagnie a, pour me servir de la pittoresque expression de M. Fleming, couvert, à grands frais, le pays d'ingénieurs et d'arpenteurs ; et, nonobstant les sommes considérables d'argent déjà dépensées en explorations, elle a pu établir une ligne qui nous conduit de Montréal aux Montagnes Rocheuses sans rencontrer une pente de plus de 52 pieds au mille. Comme la Chambre le verra bientôt, on ne saurait attacher trop d'importance à la nature des pentes sur cette partie du chemin, car c'est celle sur laquelle il sera de l'intérêt du pays que le plus gros volume de trafic soit transporté à moins de frais que possible.

Relativement à la partie de l'entreprise qui se trouve à la charge immédiate du gouvernement, je dois dire que là encore le progrès a été très satisfaisant. En passant contrat avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, le gouvernement s'était engagé à transférer, à l'époque spécifiée au contrat, c'est-à-dire en juillet 1883, les travaux qui se trouvent entre le lac Supérieur et la rivière Rouge. Il ne s'attendait pas à ce qu'il serait probablement possible—car il n'a pas été souvent possible—de terminer, au temps dit, des travaux aussi importants et aussi difficiles, spécialement dans la section "B" ; mais dès le 1er juillet 1882, les rails étaient posés, ce qui a donné beaucoup de facilités pour le transport du trafic sur le chemin de la Baie du Tonnerre à Winnipeg, et le chemin aurait probablement été terminé pour le 1er juillet de cette année, s'il n'avait pas fallu interrompre les travaux de construction pour accommoder le trafic qui se présentait.

La grande importance d'ouvrir la ligne au trafic entre la Baie du Tonnerre et Winnipeg a porté le gouvernement à prendre des arrangements avec les entrepreneurs qui achevaient les travaux sur la section "B" et qui étaient tenus de transporter le trafic en vertu d'une convention, car il était impossible pour les uns d'essayer à exploiter le chemin pendant qu'il était construit par les autres ; donc, des arrangements furent pris pour que les entrepreneurs transportassent le trafic sur le chemin l'automne dernier. Les entrepreneurs sont à faire un autre arrangement pour transférer les travaux tels qu'ils sont actuellement—il en reste encore pour $300,000, prix du contrat, pour les terminer—à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, qui pourra les achever d'après les conditions de contrat et en même temps transporter le trafic, aussi considérable que celui de l'automne dernier, qui va se présenter, nous le savons, à l'ouverture de la navigation.

A ce propos, j'ai déjà dit à la Chambre, dans une occasion antérieure, que nous nous attendions à faire une économi

considérable, environ $500,000 sur la section "A," et plus de $1,000,000 sur la section "B." Je suis heureux de dire que ces deux contrats, une fois exécutés, n'auront pas coûté au pays plus que la somme spécifiée—qu'ils vont, au contraire, laisser une marge considérable en notre faveur.

Je suis certain que cet arrangement va recevoir la cordiale approbation de la Chambre, parce que, sans rien ajouter aux frais publics, nous allons être en mesure de donner aux populations du Manitoba et du Nord-Ouest l'avantage de ces nouvelles facilités de communication avec les vieilles provinces, beaucoup plus tôt et dans des circonstances beaucoup plus favorables qu'il aurait été possible de les établir autrement. Si, l'automne dernier, avec un chemin incomplet, avec des moyens de transport très médiocres, messieurs Manning, Macdonald et compagnie, les entrepreneurs de cette partie du chemin, ont pu transporter des marchandises de Toronto à Winnipeg en six jours, quand auparavant le même transport en six semaines n'était pas chose extraordinaire, l'importance et l'avantage pour le pays d'ouvrir cette ligne au trafic sont assez évidents pour m'exempter d'insister sur ce point.

Maintenant, M. l'Orateur, relativement aux travaux qui sont restés à la charge du gouvernement dans la Colombie britannique, je suis heureux d'avoir à en faire un rapport également favorable.

Les contrats passés avec les entrepreneurs exigent que les travaux soient terminés pour le 1er juillet 1885; or j'ai reçu des ingénieurs qui les surveillent, ainsi que de l'ingénieur en chef ici, toutes les assurances possibles qu'ils seront finis à l'époque spécifiée. Je suis aussi en mesure de dire, en m'appuyant sur l'expérience d'une autre année, que mon estimation des dépenses nécessitées par l'achèvement de ces travaux ne sera pas modifiée.

Sur ce point, l'honorable chef de l'opposition ne partage pas mon opinion, et je ne suis pas surpris qu'il ait récemment cité la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien en sa faveur. La Chambre n'a pas oublié que lorsque le contrat fut fait avec la compagnie, j'ai dit que nous donnerions à cette dernière $25,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terres, et j'estimai que 715 milles du chemin à être terminés par le gouvernement, puis transférés à la compagnie—la partie du chemin comprise entre la baie du Tonnerre et Winnipeg d'un côté, et entre Savona's Ferry et Port-Moody de l'autre—coûteraient $28,000,000. Cette estimation fut récusée; on m'a dit que je n'avais pas porté au compte de la compagnie une somme suffisante pour les explorations—que tous les déboursés faits entre Callander et Port-Moody, et de Victoria à Port-Simpson, une distance

de près de 3,000 milles en longueur et de 500 milles de largeur, du moins en quelques parties, auraient dû être mis au compte de la partie de l'entreprise que nous transférions à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Eh bien ! M. l'Orateur, je ne suis pas de cet avis. Si l'on doit ainsi compter toutes les dépenses faites—celles de l'embranchement de la baie Georgienne, celles des nombreux partis d'explorateurs envoyés par le gouvernement pour constater la nature des terres, sans autre rapport avec aucune ligne de chemin de fer, que celui d'augmenter la valeur de ces terres afin qu'elles puissent plus facilement servir à en assurer la construction—toutes dépenses qui sont comprises, comme le sait mon honorable ami, dans les $35,000,000 ; à ce compte, dis-je, il n'est pas étonnant que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en se présentant sur le marché monétaire, ait été heureuse de préférer aux miens les exposés fortement coloriés de mon honorable ami le chef de l'opposition. Il était de l'intérêt de la compagnie de s'appuyer sur une aussi haute autorité, et de représenter qu'elle recevait pour $35,000,000 de chemin de fer terminé, au lieu de $28,000,000 comme j'avais prétendu. Mais quand je dirai à la Chambre que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a déjà payé sur la division est $94,178, et sur la division centrale $471,798, soit un total de $565,976, pour explorations se rattachant au choix d'un tracé, et qu'elle s'attend à payer $300,000 de plus avant de terminer le tracé de toute la ligne, c'est-à-dire, que ses explorations doivent lui coûter un total de $865,976, je crois qu'on admettra que je ne pouvais raisonnablement imputer sur ces deux parties du chemin, ces $5,000,000 ou $6,000,000 dépensées en explorations dans le cours de plusieurs années, et portées au compte du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Voilà l'explication que je donne relativement à la différence entre l'exposé de mon honorable ami le chef de l'opposition et le mien, lorsqu'il prétend que les parties terminées du chemin devraient être évaluées à $35,000,000, tandis que je maintiens, sauf l'explication que j'ai donnée à la Chambre, qu'elles doivent l'être à $28,000,000. Je dois dire en outre, M. l'Orateur, que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est à dépenser une somme d'au moins $850,000 pour steamers. Déjà elle a pris des mesures pour faire construire trois puissants bateaux à vapeur pour faire le service entre Algoma Mills et la baie du Tonnerre.

M. MACKENZIE : Sur les « *water-stretches* » ?

Sir CHARLES TUPPER : Sur les « *water-stretches* ». Je

conçois facilement qu'il soit presque impossible d'exagérer l'importance qu'il peut y avoir pour le pays, pendant les trois ans et demi ou quatre ans que va prendre la construction du chemin au nord du lac supérieur, d'utiliser les moyens de communication rapide, commode et peu dispendieux qu'offre la navigation. On s'attend que grâce à la construction de ces steamers, le voyage d'Algoma-Mills à Prince-Arthur's-Landing se fera en moins de vingt-quatre heures ; et en conséquence, les immigrants qui arrivent à Québec, pourront à des frais relativement peu considérables, se rendre à la Baie-du-Tonnerre et pénétrer dans le cœur de notre pays, sans avoir à prendre le long et hasardeux détour qu'ils font aujourd'hui à travers les États-Unis avant d'arriver au Nord-Ouest. Si je mentionne cela c'est pour faire voir quelle vigueur la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique déploie non-seulement dans l'exécution des travaux qu'elle a entrepris par son contrat avec le gouvernement, mais pour le développement du pays, et l'établissement de moyens de communication commodes et peu dispendieux. La distance entre Callander-Station, la tête de ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique proprement dit, et Port-Moody, *viâ* la Passe du Cheval-qui-rue, (*Kicking Horse Pass*), sera de 2,528 milles, ce qui est un avantage de 119 milles sur la route de la Passe de la Tête-Jaune, et de soixante-dix-neuf milles sur celle de la Passe du Cheval-qui-rue et du grand coude de la rivière Columbia—c'est-à-dire en passant à travers la chaîne Selkirk après avoir traversé la passe du Cheval qui-rue, et allant directement à Kamloops, au lieu de faire le détour par la Passe de la Tête-Jaune, ou bien de prendre la route du grand coude de la Columbia, qui pour être moins détournée l'est cependant encore beaucoup. Je sais bien, M. l'Orateur, que mon honorable ami et prédécesseur va élever de fortes objections à propos des rampes. Je sais combien il s'est déjà montré rigoureux dans ses opinions à ce sujet, et je n'ai pas oublié ce qu'il a dit quand le bill a passé dans cette Chambre, relativement à la question de donner au gouvernement le pouvoir d'abandonner la route de la Passe de la Tête-Jaune pour une autre passant plus au nord.

Je sais combien l'honorable monsieur attache d'importance à la question des rampes ; et il a raison. Il n'y a pas de doute que si une rampe de 116 pieds au mille, comme celle qu'il est question d'adopter, se rencontrait sur le chemin entre les Montagnes Rocheuses et Montréal, l'objection serait très sérieuse ; mais mon honorable ami s'accordera à dire avec moi, j'espère, qu'il est loin d'être aussi

fâcheux de rencontrer de fortes rampes à l'ouest des contreforts des Montagnes-Rocheuses, où l'on ne peut s'attendre que, d'ici à plusieurs années au moins, le volume du commerce soit comparable à celui qui va se faire entre le grand Nord-ouest et le port de Montréal. Mais le désavantage d'une rampe de 116 pieds au mille se trouvera contrebalancé, je crois, par le raccourcissement de la distance. Je n'ai pas besoin de m'étendre longuement sur ce sujet, qui a déjà été traité dans le rapport de l'administrateur général, que j'ai présenté à cette Chambre et qui a été imprimé. Je demande la permission d'en citer quelques lignes :

A partir du sommet des Montagnes Rocheuses, en descendant à l'ouest jusqu'à la vallée de la Columbia, on peut obtenir une pente maxima de 90 pieds au mille, mais cela entraînerait des courbes excessives, augmenterait considérablement la distance et les frais, et nécessiterait le double du temps pour la construction ; or, comme dans tous les cas l'assistance de locomotives de remorque serait nécessaire, j'ai cru qu'il serait mieux d'adopter des pentes plus raides et plus courtes, et la route la plus courte possible. Cette partie de la ligne, selon le tracé choisi, est inévitablement très âpre, mais très directe, et les fortes rampes (116 pieds au mille) sont relativement courtes.

J'ajouterai, M. l'Orateur, que par le plan que j'ai mis devant la Chambre et où ces rampes se trouvent indiquées, on voit qu'en allant vers l'ouest, il est une distance de cinq milles sur laquelle la montée est de 75 pieds au mille en atteignant le sommet des Montagnes Rocheuses, à la Passe du Cheval-qui-rue. On croit que cette rampe peut être évitée, et il sera fait des efforts pour qu'elle le soit. De là en allant vers l'ouest, il ne reste qu'une montée de 116 pieds au mille sur une distance de vingt milles. En allant vers l'est, ce qui a moins d'importance, comme je l'ai dit déjà, parce que le trafic sera indubitablement moins considérable, il n'y aura que deux montées de 116 pieds au mille sur une distance de vingt milles chacune, distance très commode pour le service d'une locomotive de remorque, comme peut l'attester quiconque s'entend dans la science des chemins de fer.

M. CHARLTON : Deux distances de vingt milles vers l'est ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui, deux montées vers l'est; mais une seule de 116 pieds au mille sur vingt milles vers l'ouest. En allant à l'est, il y en a deux.

M. BLAKE : Du côté ouest des Montagnes Rocheuses ?

Sir CHARLES TUPPER : Oui. Je puis dire que sous ce rapport le chemin de fer Canadien ne le cède à aucun des autres chemins du Pacifique. Sur le Northern Pacific, les

rampes atteignent jusqu'à 128 et 130 pieds au mille. Il est bien connu que sur le Central, qui est la continuation de l'Union Pacific, il se rencontre souvent des rampes de 116 pieds au mille ; et cependant, comme on sait, on a pu faire sur l'Union et Central Pacific des voyages très rapides quand l'occasion s'en est présentée. J'ai des renseignements au sujet d'un bon nombre de chemins des Etats-Unis qui font un commerce énorme, et sur lesquels il se rencontre des rampes aussi fortes ou plus fortes que celles dont j'ai parlé comme devant probablement se rencontrer sur la voie de la Passe du Cheval-qui-rue et de la chaîne de Selkirk.

Mais, M. l'Orateur, la localisation de la ligne telle qu'arrêtée—de 119 milles plus courte que celle de la Grande Courbe de la Colombie—ne fera pas qu'abréger la distance, sauver le temps et réduire le prix du transport du fret et des passagers, mais elle rendra encore un grand service au pays.

Par la Passe de la Tête-Jaune, nous arrivons dans une région, pour le moins dire, très peu attrayante jusqu'à Kamloops ; en entrant dans les Montagnes Rocheuses, à la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Port Moody, il y a comparativement peu de terre propre à la colonisation. D'un autre côté, comme mes honorables amis de la Colombie britannique peuvent le démontrer mieux que je ne puis le faire moi-même, la localisation de la ligne telle qu'arrêtée par la Passe du Cheval-qui-rue et les montagnes de Selkirk nous amenera dans la région de Kamloops, où se trouve la plus grande partie de la Colombie britannique propre à la colonisation.

La valeur des terres situées le long de cette ligne sera pour le gouvernement immensément plus grande que celle des terres situées le long de la ligne choisie d'abord. Aussi suis-je convaincu que plus on examinera la question, plus on trouvera qu'il est dans l'intérêt du Canada d'adopter cette ligne plus courte. Nous croyons être en état, en adoptant cette courte ligne et en construisant le chemin de fer Canadien du Pacifique aussi parfaitement que nous le faisons, non-seulement de fournir la meilleure ligne de communication avec l'océan Pacifique, la ligne la plus courte, la moins coûteuse et la meilleure pour les habitants de New-York, mais même de desservir en grande partie le trafic entre Chicago et San Francisco au moyen du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Au point de vue national il est impossible de surfaire l'importance qu'il y a pour nous d'avoir la ligne la plus directe et la plus rapide, vu la concurrence que nous faisons, comme le savent les honorables messieurs, avec le chemin de fer Amé-

ricain du Pacifique situé à quelques centaines de milles seulement plus au sud que le nôtre et qui—je ne le dis pas avec plaisir mais avec certitude—a des rampes beaucoup plus raides que n'a la ligne dont je parle. La localisation de la ligne a été approuvée excepté de la rivière Wanapitæ à la rivière Népigon dans la section orientale, distance de 483 milles.

Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement a été excessivement heureux d'apprendre que grâce à ses efforts et à ses grandes dépenses, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a réussi, pour ce qui a trait aux difficultés à vaincre et qui nous sont connues, à localiser la ligne infiniment mieux que le gouvernement n'a jamais pu le faire en cette région—une ligne, comme je l'ai déjà dit, qui nous permettra de passer du pied des Montagnes-Rocheuses jusqu'à Montréal, sans rencontrer de rampes s'élevant à 53 pieds par mille.

Des partis d'explorateurs sont maintenant à l'œuvre aux deux extrémités de cette section, longue de 483 milles, et la localisation de la ligne sera complétée durant la saison courante. Non-seulement il a été trouvé des rampes beaucoup plus faciles, mais le caractère de cette région a été reconnu supérieur à tout ce que nous pouvions désirer.

La région déjà ouverte par la ligne en opération, jusqu'à la rivière à l'Esturgeon, renferme les plus belles forêts qui se puissent voir au Canada; les mines qui sont actuellement exploitées sur la ligne du nord du lac Supérieur à Prince-Arthur's-Landing promettent de devenir prochainement une grande source de richesses pour le pays et de fournir un trafic considérable au chemin de fer Canadien du Pacifique.

De l'endroit où le chemin de fer traverse la Saskatchewan du Sud jusqu'à Savona's Ferry, il reste à localiser 660 milles. Je ne devrais pas dire qu'il reste à localiser, car la ligne l'est déjà sur un parcours de 300 milles au sommet de la passe du Cheval-qui-rue; il ne reste plus qu'à compléter les plans pour que la localisation de ces 300 milles soit approuvée par le gouvernement.

Comme je l'ai déjà dit, s'il s'élevait des difficultés imprévues dans la localisation de la ligne au-delà de la Passe du Cheval-qui-rue jusqu'au point où nous ne trouvons plus de rampes élevées ; si, dis-je, nous trouvons de plus grandes difficultés que celles que d'après le major Rogers doit offrir le passage des montagnes de Selkirk, il sera parfaitement possible encore de localiser la ligne en contournant la grande courbe de la Colombie et de la raccourcir considérablement, comparativement à ce qu'aurait été celle par la Passe de la Tête-Jaune. Les explorateurs partis de l'est et ceux partis

de l'ouest doivent se rencontrer; ils ont déjà commencé leurs travaux du sommet des Montagnes Rocheuses à Kamloops. On s'attend à ce que durant la présente saison, non-seulement la localisation de la ligne sera complétée, mais à ce que, grâce aux facilités qui seront prochainement données à l'avancement des travaux tant à l'est qu'à l'ouest, la compagnie réussira, comme je l'ai déjà dit, sans qu'il lui en coûte plus d'efforts que par le passé à compléter d'un bout à l'autre le chemin de fer Canadien du Pacifique à la fin de décembre 1886. La voie est construite sur un parcours total de 2,528 milles. Elle l'est suffisamment bien pour permettre la circulation des trains :—de Callendar à la Rivière de l'Esturgeon, sur 40 milles; de l'est de la rivière au Courant Rapide à Prince-Arthur's-Landing, sur 6 milles; de Prince-Arthur's-Landing à la rivière Rouge, sur 432 milles; de la rivière Rouge à la station Calloy, sur 626 milles, et sur 28 milles dans la Colombie britannique. 1,132 milles sont donc en état de permettre la circulation des trains, tandis que 1,396 milles n'ont plus qu'à être garnis de rails. De Callendar à Montréal, la voie est construite sur un parcours de 347 milles, ce qui porte à 2,875 milles la longueur totale de la voie ferrée construite entre Montréal et Port-Moody.

On me permettra peut-être à ce sujet d'attirer l'attention de la Chambre un moment sur un passage du prospectus de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique concernant l'avantage de cette ligne comme ligne directe.

C'est une chose digne de remarque que la distance de New-York à San-Francisco par la plus courte ligne qui soit aux Etats-Unis est de 3,331 milles, tandis que par le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Port-Moody (sa tête de ligne sur le Pacifique), elle sera de 2,906 milles.

Des explorations plus récentes ont fait réduire cette distance à 2,835 milles depuis la publication de ce rapport.

Et de New-York *viâ* Brockville et le chemin de fer Canadien du Pacifique, elle sera de 3,164 milles; que de Chicago à San Francisco par la plus courte ligne des Etats-Unis, la distance est de 2,408 milles, tandis que de Chicago à Port Moody *viâ* les chemins de fer Saint-Paul, Winnipeg et Pacifique canadien, elle sera de 2,342 milles. Vu la direction prise par les vapeurs sur l'océan Pacifique et l'océan Atlantique et la courte ligne de la compagnie sur le continent, l'achèvement de cette dernière abrègera de beaucoup la durée du voyage entre les ports de la Chine, du Japon et ceux d'Europe. Grâce à ses avantages au point de vue de la distance, des faibles rampes et de l'usage de sa propre voie ferrée d'un littoral à l'autre, le chemin de fer du Pacifique sera certainement en position de desservir sa pleine part du trafic venant d'au-delà de l'océan Pacifique de même que de celui d'une partie considérable du littoral même de cette mer.

Je puis ajouter qu'en outre de la voie principale la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique complétera

bientôt 281 milles de voies de raccordement sans qu'il en coûte rien au gouvernement. De plus, 100 milles du prolongement du chemin de fer Sud-Occidental et 180 milles s'étendant du chemin de fer Pacifique aux houillères de la rivière Souris sont déjà localisés et seront construits, je n'en ai pas le moindre doute, d'ici à deux ans. Cela augmentera de beaucoup avec cette région les communications par chemin de fer, aussi utiles au développement et à la colonisation du pays, si non plus, que la construction même du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Les subventions accordées par le gouvernement sans compter les avances sur les rails, ont été, sur la section est—40 milles—de $615,384, et de 384,600 acres de terre. Sur la section centrale—601 milles—(il a été ajouté 20 milles depuis que le dernier rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre dans le cours de la semaine dernière, ce qui porte le nombre des milles de cette section à 601) les subventions ont été de $6,010,000 et de 7,500,000 acres de terre. Ainsi il a été payé en argent $6,625,384, et en terres 7,872,100 acres.

Les paiements faits par le gouvernement, y compris $1,248,627 d'avances sur les rails, forment une somme totale de $7,874,011. Il a été dépensé par le gouvernement sur la section du lac Supérieur, jusqu'à la date du dernier rapport, le mois dernier, $13,373,500, et sur la section de l'ouest, jusqu'au 31 janvier 1883, $5,412,500, ce qui fait une somme totale de $18,786,000. A cela je dois ajouter le coût de l'embranchement de Pembina, soit $1,480,883. Le coût de ces travaux pour le pays—et je n'y inclus pas les dépenses des explorations faites dans tout le territoire depuis tant d'années, mais la partie seulement qui se rattache à ces travaux particuliers—s'élève jusqu'aujourd'hui à $20,266,883 pour les deux sections. La dépense totale, y compris les subventions en argent payées par le gouvernement jusqu'à date, est conséquemment de $28,140,894.

Maintenant, je puis remarquer en passant, M. l'Orateur, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique a dépensé jusqu'au 31 mars pour la construction du chemin de fer du Pacifique et des embranchements à l'ouest de Callander, sans tenir compte du tout des sections en cette partie du pays, la somme de $24,571,412. J'ai obtenu cette information aujourd'hui par une dépêche télégraphique de M. Drinkwater, le secrétaire de la compagnie, et je la communique à la Chambre parce que, comme je l'ai déjà dit, je m'empresse de lui communiquer aussi en détail et aussi vite que possible toutes les informations que je pense obtenir concernant cette importante entreprise. La ligne en opération à l'ouest de Win-

nipeg s'étend jusqu'à la rivière au Courant Rapide—distance de 512 milles.

Maintenant, M. l'Orateur, que j'ai donné une idée des travaux accomplis et du coût de l'entreprise pour le pays, jusqu'aujourd'hui, je ferai une petite digression pour relever plus brièvement que je ne l'aurais fait autrement, vu le mauvais état de ma santé, certaines remarques faites par mon honorable ami le chef de l'opposition. Je remarque, M. l'Orateur, qu'il a été montré beaucoup d'anxiété—je ne dirai pas par l'organe de l'honorable monsieur, mais par les principaux organes de l'opinion publique représentant les vues des honorables messieurs de l'opposition—à m'entendre ou à entendre le gouvernement répondre à ses deux intéressants discours dans le cours de cette session concernant le chemin de fer du Pacifique. Ils ont semblé anxieux de ne pas voir passer sous silence ces discours, qu'ils considéraient comme des actes d'accusation écrasants contre le gouvernement.

Mais, M. l'Orateur, je ne crois pas qu'il soit nécessaire du tout de répondre à ces discours. Je n'entends nullement blesser mon honorable ami en disant cela. Tout le monde sait en effet que la manière dont il s'intéresse à cette question et le soin qu'il met à se renseigner sur tout ce qui s'y rattache donnent une très grande importance aux vues qu'il exprime à la Chambre sur cette question. Mais il y a une raison suffisante pour ne pas répondre à ses discours ; une réponse leur a déjà été donnée. C'est vrai que l'honorable monsieur a communiqué à la Chambre le prospectus de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et a peint la position et les chances de cette grande entreprise, tant en cette Chambre que devant le pays par l'intermédiaire de la presse, sous des couleurs encore plus vives que ne l'a jamais fait la compagnie elle-même. Je ne crois pas —je le répète—être tenu d'y répondre, pour la raison que si brillante qu'ait été la peinture faite à la Chambre par mon honorable ami du marché avantageux obtenu par la compagnie aux dépens du pays, si brillante qu'ait été la peinture faite par lui des millions de profit que cette compagnie allait tirer du pays, si brillante, dis-je, qu'ait été cette peinture, elle était bien pâle comparée à celle faite un an auparavant. Il s'en faut de toute façon que son discours ait été aussi brillant que celui fait avec autant d'habileté et autant de conviction lors de la dernière session. Quand j'aurai fait remarquer à la Chambre qu'il y a un an, en manipulant les chiffres, mon honorable ami avait porté le prix des terres à $3 au $4 l'arpent, et que maintenant il en fixe la valeur à $2.68 l'arpent, on comprendra qu'au lieu d'aug-

monter la force de son discours il l'a diminuée. Mais quel a été le résultat de ce discours si fortement colorié, prononcé par l'honorable monsieur en cette enceinte, et distribué par la presse dans tout le pays? L'honorable monsieur a eu une réponse ; il en a obtenu une dans sa propre province. Dans le centre même de son influence, une majorité écrasante a envoyé en cette Chambre des députés pour appuyer le gouvernement et sa politique concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique. Dans l'Ile du Prince-Edouard, l'honorable monsieur n'a pas été capable d'obtenir une majorité.

M. BLAKE : Ecoutez ! écoutez !

Sir CHARLES TUPPER : Oui, M. l'Orateur, dans l'île du Prince-Edouard, où l'honorable chef du parti conservateur avait été défait, où le parti avait été laissé sans chef, malgré tous les avantages, l'honorable monsieur n'a pas été capable d'obtenir une majorité en cette province et n'en peut compter ici.

De même dans la province de la Nouvelle-Ecosse, les deux tiers des représentants du peuple nous sont revenus pour endosser le contrat du chemin de fer du Pacifique, malgré que les discours de l'honorable monsieur faits l'an passé étaient de beaucoup plus forts que ceux faits cette année.

La même chose au Nouveau Brunswick, considéré le porte-étendard de l'opposition ; le peuple a élu deux fois plus de députés pour appuyer l'honorable ministre des Finances qu'il n'avait fait précédemment. L'honorable monsieur sait que dans la province de Québec les rouges ont disparu. Je ne dirai pas que le rouge a disparu complètement, mais il s'est effacé devant le bleu.

Dans la province d'Ontario, avec la question des droits provinciaux et celle des frontières pour agiter, exciter et influencer le peuple, même là, l'honorable monsieur n'a pu obtenir même une proportion égale des représentants de cette province pour condamner le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ainsi, M. l'Orateur, je dis que si son discours n'avait pas provoqué de moi une réponse, il n'aurait pas été sans en avoir obtenu une cependant, parce qu'il a provoqué la meilleure et la plus efficace de toutes les réponses—le verdict d'un peuple libre et intelligent sur une exposition de la cause, bien plus forte que celle que l'honorable monsieur, avec le prospectus de la compagnie du chemin de fer du Pacifique en ses mains, n'a pu faire devant la Chambre.

Que prétend-il, M. l'Orateur ?

L'honorable monsieur dit que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a fait un profit, qu'il peut maintenant établir, par le prospectus qu'elle a publié et par les preuves qu'il a, s'élevant à $37,000,000, qu'il établit ainsi. Il est prouvé, dit il, par les ventes de terres de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, que la valeur actuelle des terres de la compagnie est de $2.68 l'acre, et qu'en conséquence, par la subvention de 25,000,000 acres de terre, le gouvernement a payé à la compagnie $67,000,000. Les recettes de la compagnie, ajoute-t-il, en comptant la subvention de $25,000,000, la valeur des chemins de fer du gouvernement, $35,000,000, y compris les $6,000,000 pour explorations, qui n'ont pas été d'une grande valeur pour la compagnie, ainsi que je l'ai démontré, bien qu'elle l'ait incluse dans son prospectus, et le prix des terres déjà vendues, $17,300,000, s'élèvent à $77,300,000. La valeur des terres non encore vendues s'élève, dit-il finalement, à $49,500,000, ce qui porte les recettes de la compagnie à $126,800,000. Maintenant, M. l'Orateur, quand j'ai discuté la question du contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique en cette Chambre pour la première fois, j'ai basé mes calculs sur $1 par acre. Qu'est-ce qui m'autorisait à considérer que les terres pouvaient raisonnablement être évaluées à ce prix? En premier lieu, j'avais pour appuyer mon évaluation une déclaration remarquable se rattachant à cette question faite par le dernier ministre des Finances en cette Chambre. En vertu de son contrat fait avec le gouvernement pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne, M. Foster devait recevoir du gouvernement une certaine somme d'argent et 20,000 acres de terre par mille pour cette voie ferrée.

Comme l'a déclaré alors mon honorable ami le chef du gouvernement, ce dernier n'avait pas d'autres terres que celles du Nord-Ouest, et ces 20,000 acres de terre devaient être pris conséquemment dans le Nord-Ouest. M. Foster s'est efforcé de remplir ce contrat après l'avoir fait avec le gouvernement. Il alla à New-York et essaya d'obtenir de l'argent en Angleterre; il ne put trouver les moyens de remplir son contrat. Il s'adressa de nouveau au gouvernement, et comme l'a expliqué le dernier ministre des Finances, il lui dit: "Si vous m'allouez 20 cts. par acre et que vous me donniez l'argent, je vous remettrai les terres et remplirai le contrat." Le gouvernement refusa.

Donc l'ancien gouvernement refusa de considérer que les terres du Nord-Ouest valaient 20 cts. de l'acre lorsqu'il y avait à choisir dans toute l'étendue du pays et sur 1,500,000 d'acres, et mon honorable ami le chef du gouvernement d'alors

a donné une raison très suffisante pour la ligne de conduite qu'il avait adoptée, c'est que le pays était alors si éloigné et d'un accès si difficile qu'il n'était pas aisé de le faire coloniser.

Mais je tiens dans ma main un rapport de tout le terrain vendu depuis 1872, lorsque nous sommes entrés en possession du pays, jusqu'en 1880. Quelle était alors la valeur des terres dans la condition où se trouvait le pays? Ce rapport indique que pendant toute cette période le gouvernement a disposé en préemptions et en ventes pour *scrip* et pour argent, 1,929,619 acres de terre. Combien d'argent a-t-il reçu pour cela? Il a reçu $251,777.50, et il lui était dû $356,761.23, soit en tout, de l'argent comptant au montant de $608,538.73, s'il l'avait tout retiré. Combien cela faisait-il par acre? Cela équivalait à 31½ cts. par acre.

M. MACKENZIE: Cela comprend la préemption?

Sir CHARLES TUPPER: Oui, cela comprend la préemption. Le montant total reçu ou devant être reçu—car une grande partie a été vendue à crédit, comme je l'ai expliqué—pour les terres prises par préemption et les terres vendues pour du *scrip* et de l'argent, n'a été que de 31½ cts. par acre, et les dépenses une fois déduites, cela se réduisait à 20 cts. par acre.

M. CHARLTON: Vous comptez le *scrip* comme argent comptant.

Sir CHARLES TUPPER: Je compte le *scrip* comme argent comptant. Le scrip et l'argent comptant se sont élevés en tout à moins de $1,000,000.

Dans ces circonstances, il ne nous a pas paru que nous fussions loin de la vérité en incluant les terres à $1. Mais supposons que ces terres aient augmenté de valeur. Qui les a fait augmenter, j'en appelle à mes honorables amis du Nord-Ouest, et sans m'occuper de savoir à quel côté de la Chambre ils appartiennent. Je ne prétends pas dire que je n'aimerais pas à les voir tous siéger de ce côté de la Chambre, car cela me ferait beaucoup de plaisir, et je ne crois pas qu'il y ait dans ce parlement des représentants à la reconnaissance desquels le gouvernement ait plus de droits qu'il n'en a à la reconnaissance des représentants de cette région; mais j'en appelle à ces honorables députés, et je leur demande de dire quel a été l'effet produit sur la valeur des terres du Nord-Ouest par la vigueur avec laquelle les travaux de cette grande entreprise nationale ont été poussés. Si mon honorable ami est capable aujourd'hui de me débiter de $2.68 l'acre pour les terres, il ne peut le faire qu'en con-

séquence de la politique vigoureuse que nous avons suivie relativement à cette entreprise, en conséquence du contrat même qui a été passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et en conséquence de la manière dont cette compagnie remplit les conditions du contrat en question.

D'après mon évaluation, si l'honorable député compte comme argent comptant la subvention de $25,000,000 et les terres à $2.68 l'acre—j'aurai tout à l'heure quelque chose à dire à ce sujet,—cela lui donne pour les terres $67,000,000. Je compte encore à $28,000,000 le chemin construit par le gouvernement.

Cela fait un total de $120,00,0000. Mais supposons que l'honorable député puisse induire quelqu'un à croire qu'il serait juste de débiter cette entreprise des $5,000,000 ou $6,000,000 dépensés en études de lignes jusqu'à Port-Simpson ou à Bute Inlet, aux baies de James et d'Hudson, sur toute l'étendue du pays et dans toutes les directions, cela ne ferait encore que $126,000,000.

Maintenant, ce montant, d'après ses propres chiffres, est la limite extrême de ce que l'honorable député peut mettre au débit du gouvernement pour la construction de cette voie ferrée. C'est là le compte de l'honorable député lui-même.

Supposons que nous payions les $126,000,000, supposons que nous acceptions sa propre estimation de la valeur des terres—je vais démontrer tout à l'heure combien cette estimation est extraordinaire,—qu'est-ce que cela prouverait? Cela ne donnerait en fin de compte que le montant que l'honorable député, après des années de recherches et d'études, a déclaré devoir coûter au pays pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

L'honorable député voudrait maintenant nous faire croire que nous avons fait un marché extravagant avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, que nous avons fait à cette dernière un présent de $37,000,000. Si c'est le cas, personne n'est à blâmer autant que l'honorable député lui-même. Si nous n'avons pas fait un marché plus avantageux, c'est que le gouvernement dont il a été longtemps l'un des membres, a nié la possibilité de construire le chemin de fer dans un délai convenable, puisqu'on ne pouvait amener l'honorable député à croire à la valeur des terres de ce pays.

Si nous n'avons pas conclu un marché plus avantageux, personne n'en est plus responsable que ces messieurs, qui, lorsque le gouvernement leur a demandé leur appui pour lui permettre d'affecter 100,000,000 d'acres de terres dans le Nord-Ouest à la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, l'ont embarrassé chaque fois que l'occasion s'en

est présentée. Lorsque nous avons fait ce contrat, nous espérions que nous enlèverions de l'arène politique la question du chemin de fer du Pacifique canadien. Nous avons cru que l'une des plus grandes difficultés que nous éprouverions comme gouvernement, à faire continuer les travaux, proviendrait de l'importance qu'il y aurait pour les honorables membres de l'opposition de nous créer des embarras et de nous empêcher de pousser les travaux aussi vigoureusement qu'il était nécessaire, et nous espérions qu'en faisant un contrat avec une compagnie composée principalement des amis de l'honorable député, que nous atteindrions dans la discussion une phase telle qu'elle sortirait de l'arène de la politique de parti.

Malheureusement nous n'avons pas pu atteindre notre but. Lorsque j'étais ici demandant à la Chambre de m'aider comme ministre des Chemins de fer, à continuer la construction ; lorsque j'ai dit qu'en vue d'apaiser toute hostilité venant de la part des honorables membres de l'opposition, qui s'opposaient quand même à la construction de la voie ferrée, que je me proposais d'abord de faire ouvrir cette région des prairies, où, d'après ce que dit maintenant l'honorable député, les travaux auraient dû dès l'abord être poussés vigoureusement par le gouvernement, l'honorable député m'a-t-il appuyé ? Non, il a traité ce chemin que je me proposais de construire comme étant indigne du nom d'un chemin de fer. J'ai été forcé d'admettre et j'ai admis que je me proposais de construire d'abord le chemin de fer le moins couteux possible, afin d'ouvrir le pays à la colonisation, afin d'y faire venir des gens qui pourraient appuyer un chemin de fer. L'honoroble député a dit en cette occasion :

De plus, naturellement, le trafic d'entier parcours dépendra du fait que le chemin sera de première classe, et nous devons nous rappeler qu'après que nous aurons dépensé tout ce que propose l'honorable député nous aurons non pas un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation.

Il condamnait mon plan, qui consistait à construire un chemin de fer dans la région des prairies pour y attirer des colons. Que disait-il encore ? Il disait à la Chambre, au pays, par l'intermédiaire de la presse, quel danger nous courions, d'après lui, grâce aux proportions énormes des travaux que le gouvernement entreprenait ; et ayant eu l'avantage de se procurer les calculs faits par son collègue l'honorable ministre des Travaux publics, mon prédécesseur, il donnait à cette Chambre un calcul exact et soigné de ce que coûterait à la population du pays, non pas un chemin de fer de colonisation, mais un chemin de fer du Pacifique canadien, digne de ce nom. Il disait :

D'après l'ancien système de construction, cette section centrale coûterait, y compris l'autre article que j'ai mentionné, en tout, au delà de $42,500,000, en laissant de côté les deux extrémités.

De sorte que l'honorable député lui-même a déclaré de la façon la plus formelle, après des années d'études, après dix années d'études de cette question, avec toute l'astuce que l'honorable député emploie toujours pour traiter toutes les questions qui se présentent devant la Chambre, que la section de la prairie coûterait $42,500,000, en mettant à son débit les $6,000,000 préalablement dépensés en études de lignes. Que disait-il encore ? M. l'Orateur, voici ce qu'il disait :

Combien coûteront les extrémités ? $45,000,000 représentent, comme je l'ai dit, le coût de la ligne entre Edmonton et Burrard Inlet à l'ouest ; et du Fort William à Nipissingue à l'est, l'honorable député de Lambton estime qu'il y a environ 650 milles......

Et nous constatons encore qu'il y a 650 milles

Qui coûteront $32,500,000. Ainsi les deux extrémités forment en tout $77,000,000 ; le centre et les dépenses déjà faites, $42,500,000, formant un total de $120,000,000.

Ainsi, je dis qu'en supposant que l'honorable député pût nous débiter de $2.68 l'acre pour les terres, le paiement fait à ces messieurs pour la construction d'un chemin de fer du Pacifique canadien serait de $120,000,000 ; et l'honorable député dit ici que le montant minimum de la somme pour laquelle le chemin de fer du Pacifique canadien peut être construit est de $120,000,000. L'honorable député de Lambton a ajouté $1,500,000 pour les dépenses imprévues, je suppose, ce qui forme $121,500,00.

Et cependant l'honorable député, maintenant qu'il sait qu'on est à construire le chemin comme chemin de fer de première classe, maintenant qu'il sait qu'il n'y a sur ce continent aucun chemin qui sera meilleur que le chemin de fer du Pacifique canadien lorsque ce dernier sera terminé, de la façon dont on le construit maintenant, devra admettre que la marge des profits n'est pas aussi large qu'il l'a prétendu, et que même d'après sa propre évaluation le montant pour lequel le gouvernement a assuré la construction du chemin est un montant juste et raisonnable, car il ne faut pas oublier que dans plusieurs des autres calculs faits par les honorables députés des deux côtés de la Chambre, il a toujours été admis que, d'ici à de longues années, il sera impossible d'exploiter une ligne d'entier parcours sans qu'il en coûte des sommes considérables.

Qu'il me soit permis de dire un mot ici de ces $25,000,000 que l'honorable député dit que le gouvernement a donnés à la compagnie pour la construction du chemin. Je dis qu'il

n'y a pas un homme intelligent en cette Chambre, pas un honorable député, à quelque côté de la Chambre qu'il appartienne, qui ne dise qu'il eût été sage, dans l'intérêt du pays, lorsque nous avons complété 715 milles de chemin de fer, d'engager quelques particuliers pourvus d'amples ressources à équiper et à exploiter le chemin sans rien nous demander pour cela. De sorte que les $35,000,000 ont été sagement dépensés, en tant que les intérêts du public et du pays sont concernés, parce que l'honorable député sait que les compagnies ou les particuliers avec lesquels il coopérait ont reculé devant la tâche de construire cette partie du chemin de fer du Pacifique canadien depuis le pied des Montagnes Rocheuses jusqu'aux rives de Port Moody, sur l'océan Pacifique.

M. l'Orateur, je vais prendre l'honorable député d'une autre manière. Comme je l'ai dit, nous avons l'avantage et nous avons eu le grand avantage en faisant ce contrat d'entendre exprimer les vues des honorables députés de la gauche sur ce qu'il serait sage et judicieux pour nous d'offrir à toute personne qui voudrait se charger de construire le chemin de fer du Pacifique canadien ; nous avons le fait qu'ils avaient demandé des soumissions dans tout l'univers, dans la Grande-Brétagne, aux États-Unis, partout où il y avait la moindre chance de faire accepter une soumission. Ils ont fait une offre absolue de $10,000 en argent par mille, plus 20,000 d'acres de terre par mille. Ils n'ont pas demandé aux gens : "Pour combien de terres le construirez-vous?" mais ils ont dit : Sur combien d'argent devons nous vous payer quatre pour cent pour vous engager à construire le chemin de fer du Pacifique canadien, en sus des $10,000 en argent et des 20,000 acres de terre par mille. Maintenant, M. l'Orateur, la longueur du chemin à cette époque était de 2,627 milles de la ligne-mère, l'embranchement de Pembina, quatre-vingt-cinq milles, l'embranchement de la baie Georgienne, quatre-vingt-cinq milles, formant en tout 2,797 milles de chemin projeté par les honorable messieurs de la gauche.

La subvention en argent de $10,000 par mille qu'ils offraient, et qu'ils offraient sans pouvoir trouver personne qui voulût les accepter, équivalait à $27,970,000 en argent. La concession de terres, de $2.68 par acre, le prix que vaut le terrain d'après l'honorable député, soit $149,919,200.

Maintenant, quant au montant additionnel, je crois pouvoir, en toute sûreté, prendre l'estimation faite par l'honorable député lui-même relativement à l'entreprise Foster. En vertu du contrat Foster l'honorable député s'est engagé à payer 4 pour cent sur $7,400 par mille, pendant vingt-cinq

ans; ceci, appliqué au chemin de fer du Pacifique canadien aurait donné une somme additionnelle devant être payée par le Canada de $20,977,500, soit en tout $48,917,500 en argent, $149,912,200 en terres à $2.68, formant un grand total de $198,866,700.

Maintenant, M. l'Orateur, je demande à l'honorable député si nous ne sommes pas en position de féliciter la population du Canada du fait que nous l'avons privé lui et ses amis de l'occasion d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien au prix d'une dépense pour le pays de $198,866,700? Je défie l'honorable député d'échapper à cette conclusion par quelque manière que ce soit. Ou son estimation de la valeur des terres est juste, ou elle ne l'est pas. Et comme l'honorable député exige le même prix aujourd'hui pour des terres situées à 250 milles de tout chemin de fer—et à 250 milles du chemin de fer du Pacifique canadien—il les évalue à $2.68 l'acre, de même que celles qui sont situées le long de la voie—je dis que je suis justifiable d'appliquer la même règle a l'honorable député sur cette question.

L'honorable député sait que dans cet arrangement des terres il a eu le bénéfice de la concession à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien de toutes les terres du Manitoba—les sections du Manitoba portant les numéros impairs et qui étaient disponibles pour la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. L'honorable député sait qu'il a eu l'avantage de toutes les terres disponibles le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'au creek de la Mâchoire d'Orignal, et que la balance des terres que le chemin de fer du Pacifique canadien doit avoir seront prises principalement dans une zone réservée en vertu d'une convention entre la compagnie et le gouvernement, entre les 52ème et 54ème parallèles de latitude nord, de 100 à 250 milles au-delà de toute ligne de chemin de fer, et que les seuls moyens par lesquels la valeur de ces terres puisse être portée à $2.68 l'acre sont les mêmes moyens par lesquels la compagnie a donné une valeur de $2.68 l'acre aux terres qu'elle a vendues. Et quels sont ces moyens? Mais, c'est non-seulement en construisant le chemin de fer du Pacifique canadien, mais c'est en construisant en outre à ses propres frais ainsi que je l'ai démontré, 281 milles d'embranchement, que la compagnie a ouvert le sud du Manitoba et y a augmenté la valeur des terres.

Mais l'honorable député veut retourner à son ancien programme, qui consiste à abandonner les deux extrémités et à construire la section des prairies. Le programme de l'honorable député était contenu dans ce qui peut être

appelé l'offre du syndicat de sir William P. Howland. Et quelle était cette offre ? Permettez-moi de l'examiner pour un instant relativement à cette entreprise. Était-ce une offre plus avantageuse, ayant pour but d'assurer la construction du chemin de fer du Pacifique canadien à des conditions plus faciles, même en prenant les terres à la valeur exagérée que l'honorable député leur attribue ? Permettez-moi d'attirer l'attention de la Chambre là-dessus. L'honorable député savait, et chacun de ceux qui ont signé cette offre savait aussi, qu'elle ne pouvait avoir aucune valeur, aucun effet, à moins d'un changement d'administration, et à moins que cette Chambre pût être induite à refuser de ratifier le contrat fait par le gouvernement, et auquel la foi du Canada avait été engagée tout aussi bien que le nôtre, autant qu'un gouvernement peut engager la foi d'un pays ; l'honorable député savait qu'aucun homme siégeant sur les banquettes du trésor, dans ces circonstances, le gouvernement ayant conclu un marché et le soumettant à la ratification de la Chambre, eût été digne de sa position s'il eût écouté des propositions venant de tout autre quartier, et surtout venant d'un quartier où l'on n'avait pas voulu toucher au chemin de fer du Pacifique canadien tant que le gouvernement n'eût pas été bien et dûment lié par un contrat. A quoi se résumait leur proposition ? Elle contenait la disposition très curieuse—une disposition qui naviguait de concert avec celle que l'honorable député exposait alors et qu'il recommande aujourd'hui—savoir, que l'on construirait la section des prairies et qu'on laisserait les deux extrémités s'arranger comme elles le pourraient. L'honorable député savait que l'offre ne pourrait être acceptée par nous, et que si la Chambre ne ratifiait pas le contrat que nous lui soumettions, il nous faudrait aller de l'autre côté de la Chambre, et que l'honorable député et ses partisans prendraient nos places.

Et alors quelle aurait été la position ? La position aurait été telle que le chef du gouvernement, le chef actuel de l'opposition, se trouvait engagé, à la face de l'univers, à abanner les deux extrémités pour construire la section des prairies, car dans la proposition de sir Wm Howland et ses associés, il était déclaré que la compagnie abandonnerait volontiers les deux extrémités si le gouvernement le désirait. Eh bien ! nous allons voir ce qu'était réellement leur proposition. C'était que pour la section des prairies, 900 milles, ils devaient recevoir une subvention en argent de $7,333.33 par mille, équivalant à $6,600,000 plus 10,000 acres de terre, qui, à raison de $2.68 par acre, équivaudraient à une somme de $24,120,000, soit un montant total de $30,720,000. Ce n'est pas tout. Ils devaient avoir le chemin de Winnipeg

à la baie du Tonnerre, chemin construit par le gouvernement, ainsi que l'embranchement de Pembina, ce qui aurait ajouté $16,261,900, formant une valeur totale de $46,981,900, ou $52,202 par mille pour la section des prairies.

C'est là le programme auquel le chef de l'opposition se fût engagé, le seul programme qui aurait pu être mis à exécution si l'on eût pu empêcher l'adoption du contrat de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et je demanderai à l'honorable député de dire si, en présence de ces faits, il croit qu'il eût été mieux pour le Canada que le plan de construction du syndicat Howland—en admettant comme exacte l'estimation que l'honorable député fait de la valeur de la terre—eût été accepté de préférence au programme adopté par le gouvernement, lequel donne au pays une force considérable, grâce à la construction d'une ligne complète de chemin de fer devant être terminée dans quatre ans environ, d'un bout à l'autre de la Confédération, de sorte que le public pourra voyager dans le même wagon à partir de la ville de Halifax jusqu'à ce qu'il atteigne Port-Moody, sur les bords du Pacifique, traversant notre propre territoire, au lieu de faire un détour à travers les Etats-Unis.

Je demande à l'honorable député s'il peut aujourd'hui, en présence de la Chambre et du pays, affirmer qu'il eût été de meilleure politique d'avoir abandonné toutes les particularités nationales de ce projet et la construction de ce chemin de fer, qui est indispensable à la sécurité du Nord-Ouest, indépendamment de toute autre construction ? L'honorable député sait que, séparé durant six mois de l'année du reste de la Confédération par les Etats-Unis, le Nord-Ouest est dans une situation telle que son existence même pourrait être mise en danger à tout moment si nous n'avions une ligne complète de communication dans notre propre pays, et au moyen de laquelle nous pourrions passer rapidement d'une région à une autre. Je demande si, en vue de ce fait, l'honorable député aurait pris la responsabilité d'engager le gouvernement dont il était l'un des membres respectés, à manquer à sa parole donnée à la Colombie britannique et a violer la convention intervenue entre le gouvernement provincial et le gouvernement impérial et le gouvernement canadien, et à séparer de la Cofédération cette précieuse province située sur la côte du Pacifique ?

Je demande à l'honorable député s'il aurait livré aux prix énormes mentionnés par lui, la construction de la section des prairies, et laissé à ce pauvre Canada le soin de construire les parties les plus dispendieuses de la ligne, nous laissant

pendant une période indéfinie dans l'obligation d'expédier notre trafic à Chicago par les lignes américaines et de trouver un port de mer à New-York, au lieu d'avoir cette grande voie de communication nationale, par laquelle le fret et les voyageurs auraient pu être transportés d'un bout de la Confédération à l'autre à travers notre propre pays, sur notre propre chemin, et indépendamment des lignes étrangères ?

J'ai dit à la Chambre quel serait l'effet produit même par l'ouverture d'une ligne du lac Supérieur à Winnipeg, sur les moyens de transport et le développement du grand Nord-Ouest. L'honorable député doit voir que c'est se moquer de l'intelligence de la Chambre et de la population du pays, que de revenir au moment actuel, avec ce programme faible, impuissant, et misérable—je crois pouvoir en toute justice le qualifier ainsi—programme, qui consiste à abandonner la grande ligne nationale de communication qui doit assurer des rapports rapides et peu coûteux entre les diverses parties de la Confédération, et à confier les travaux à une compagnie qui devait construire à un prix énorme la section des prairies, la seule qu'elle devait construire.

Mais pour un moment je vais prendre l'honorable député d'une autre manière. Il dit qu'il n'est pas certain que la construction des embranchements ne deviendra pas dangereuse. Dangereuse pour qui ? Est-ce dangereux pour le Canada d'avoir ouvert au prix d'une forte dépense les diverses lignes de communication à travers le Nord-Ouest et les autres parties de la Confédération ? Est-il dangereux pour le Canada de faire construire l'embranchement d'Algoma, qui d'ici à un an nous donnera une ligne par laquelle le trafic peut passer à bon marché à travers le cœur du pays, au lieu de faire un circuit de 600 à 700 milles plus long aux Etats-Unis ? Il est impossible à qui que ce soit de s'exagérer la valeur pour le Nord-Ouest de la construction de l'embranchement d'Algoma, pendant la courte période de trois ou quatre ans qui s'écoulera avant que la ligne soit terminée le long de la rive nord du lac Supérieur.

En outre, il est important de tenir compte de la position des autres provinces du Canada. Voyez la position de cette partie du pays, qui se livre à la fabrication des produits dont un grand nombre trouvent un marché au Nord-Ouest, et l'avantage pour la population des anciennes parties du pays d'avoir ces communications rapides et peu coûteuses entre la grande région du Nord-Ouest, qui se développe si rapidement en même temps que sa propre industrie manufacturière. A mon avis, tout ce qui est contraire à cela ne peut soutenir un moment l'examen.

Mais supposons que ces embranchements soient construits, et il n'y a pas de doute que la dépense encourue pour parachever les chemins dont la construction doit commencer bientôt sous forme d'embranchements, coûtera au chemin de fer du Pacifique canadien $20,000 par mille.

M. BLAKE : Bien, très bien.

Sir CHARLES TUPPER : Et avec quel résultat, M. l'Orateur? Mais, M. l'Orateur, la compagnie peut-elle donner une valeur de $2.68 à chaque acre de son terrain sans nous donner la même valeur pour nos terrains ? Si, M. l'Orateur, nous lui avons donné $67,000,000, représentés par 25,000,000 d'acres de terre, elle nous a donné $67,000,000 par la construction du chemin, en donnant à nos terres situées à côté des siennes une valeur de $2.68 l'acre, et il n'y a qu'une cause de profonde satisfaction pour la Chambre dans la position que nous occupons relativement à cette question.

Mais, M. l'Orateur, l'honorable député arrive à ses $127,-000,000 en comptant $25,000,000 en argent, $35,000,000 de chemin de fer construit, et $67,000,000 en terrains, ce qui forme $127,000,000.

" Bien," dit-il, " j'ai tout calculé. J'ai fait un calcul serré. Je sais à la centième partie d'un cent près ce que ces travaux de construction vont coûter à la compagnie, et je trouve......"

M. BLAKE : Très bien ! très bien !

Sir CHARLES TUPPER : Eh ! bien, en disant cela, je parle à dessein. Je démontre que l'honorable député fait un calcul serré et élaboré, et je crois qu'il tiendrait compte du centième d'un centin si ce centième de centin pouvait grossir un peu le montant qu'il prétend avoir été payé par le gouvernement à la compagnie du chemin de fer Pacifique canadien.

Il dit qu'il a découvert que la construction de ce chemin pour lequel la compagnie reçoit $127,000,000, ne coûtera que $90,000,000. La compagnie n'aura à payer que $90,000,000, et il a pris note du prix auquel la compagnie vend ses actions ; et il est entré avec minutie dans ses calculs monétaires et il en est venu à la conclusion que le chemin lui coûtera comme je l'ai dit, $90,000,000. Eh bien ! M. l'Orateur, cela lui donne un profit de $37,000,0000.

Mais il y a un autre côté à la question : combien l'honorable député suppose-t-il que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a payé jusqu'aujourd'hui pour le matériel roulant ? Combien l'honorable député pense-t-il que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a payé à

même cet argent qu'elle a reçu ? J'ai dit à la Chambre que le montant qui a été payé par le gouvernement à la compagnie s'est élevé à $6,625,384 ; et sur ce montant, M. l'Orateur, elle a payé pour matériel roulant, y compris les droits, $4,351,374.84 ; pour matériel roulant sur le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, $450,800 ; et pour le chemin de fer Canada Central, $132,500 ; et pour outillage, machines, etc., dans ses usines, y compris les droits, $244,651 ; tandis que pour les steamers, leurs paiements s'élèvent déjà à $160,000. Maintenant, M. l'Orateur, cela fait un total de $5,647,325.90 payés pour ces diverses fins.

L'honorable député pourra me demander ce que nous avons à faire avec le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental et avec le chemin de fer Canada Central. Je lui dis ceci—et je suis étonné que l'honorable député ait tenté de condamner la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien parce qu'elle a fait l'acquisition des chemins de fer Canada Central, et Québec, Montréal, Ottawa et Occidental—car il est impossible à qui que ce soit de s'exagérer l'importance pour le Canada, il est impossible de s'exagérer l'importance qu'il y a pour le pays, que cette grande ligne nationale de chemin de fer parte du grand centre commercial du pays pour aller à l'océan Pacifique. Mais cela aurait pris des années à la population en dehors d'une région très limitée pour se faire une idée de la situation géographique de Callander; et lorsque vous disiez que le chemin de fer du Pacifique canadien allait de Callander à Port-Moody, vous parliez tout simplement grec à des gens absolument illettrés. Le fait est, M. l'Orateur, que tant sous le rapport du trafic que sous le rapport des voyages, il est impossible de s'exagérer l'avantage qu'il y a pour tout homme qui commerce entre ces deux termini, la côte du Pacifique et Montréal, de n'avoir affaire qu'à une seule compagnie et à un seul chemin de fer, au lieu de deux ou trois.

Je dis, M. l'Orateur, que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne pouvait prendre une mesure qui eût été plus éminemment conforme aux intérêts de ce pays, aux intérêts du Canada, que l'acquisition qu'elle a faite de ces deux chemins, car cela a donné un caractère tout à fait national à cette entreprise nationale. Mais, M. l'Orateur, cela n'a rien coûté au gouvernement. Chacun sait que le Canada Central et la ligne entre Ottawa et Montréal produisent un revenu suffisant pour payer non-seulement leurs propres frais d'exploitation, mais encore l'intérêt sur chaque dollar qu'ils ont coûté. Et voici des années qu'il en est ainsi; de sorte qu'au lieu d'être une charge, au lieu d'être un fardeau pour les ressources de la compagnie du chemin

de fer du Pacifique canadien, cet achat a été absolument avantageux au point de vue pécuniaire, et ce que je dis ici s'applique aux embranchements ainsi qu'aux lignes principales.

Je puis dire ici, M. l'Orateur, que des commandes ont été faites pour $758,670 valant de matériel roulant qui sera livré prochainement. En y ajoutant les droits, ce montant s'élèvera à $850,462.50, et ceci est à part les $850,000 requises pour les steamers, ce qui porte à $6,497,788 le montant déboursé par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, presque le montant total de l'argent qu'elle a reçu du gouvernement du Canada pour tout ce qu'elle a fait jusqu'à présent, payé pour matériel roulant, équipement, etc., servant à continuer les travaux sur ce chemin.

Maintenant voici un autre point—et je puis dire ici que je suis convaincu que le rapport qui a été déposé sur la table de la Chambre par mon honorable ami le ministre des Douanes (M. Bowell) contient quelques inexactitudes. Je me suis procuré les chiffres au bureau de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, où, comme les honorables députés le savent, chaque article est entré, et où l'on tient un compte très minutieux de chaque classe de dépense, et ces chiffres me disent que la compagnie a payé en espèces, pour droits au bureau de douane de Montréal, $216,774, et $618,747 au bureau de douane à Winnipeg, soit en tout $835,502.81 de droits payés par la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et versés dans le trésor du pays.

Maintenant, M. l'Orateur, l'honorable député sait que si nous eussions fait ces travaux nous-mêmes, pas un seul dollar de cet argent n'aurait été versé au trésor, et que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien a non-seulement donné un élan formidable au pays par le développement rapide du Nord-Ouest et par la construction rapide du chemin, mais qu'elle a en outre mis dans le trésor du pays près d'un million en argent, dont pas un sou n'y serait entré si le gouvernement eût construit le chemin lui-même, parce que, comme l'honorable député le sait, nous pouvions faire entrer dans le pays franc de droit et sans contribuer au revenu, tout ce qui aurait été importé par le gouvernement et pour le compte du gouvernement. Je cite ce fait à l'honorable député comme une autre preuve de la position de la compagnie relativement à cette question.

Maintenant, M. l'Orateur, je n'hésite pas à déclarer ici que si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien procède comme elle a procédé dans le Nord-Ouest, si elle continue comme elle doit continuer, si elle veut donner à ses terres une valeur de $2.68 l'acre, terres qui se

trouvent maintenant à 100 ou 250 milles de son chemin de fer et de toute autre voie ferrée, si elle agit ainsi, alors je dis que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien aura dépensé sur son chemin, d'une extrémité à l'autre et sur les embranchements qui donnent de la valeur à ces terres, chaque dollar des $25,000,000 pour l'équipement de la ligne,—pour le matériel roulant, l'outillage, les stations permanentes, les usines, les élévateurs, les havres, les quais et les diverses choses qu'elle sera obligée de se procurer;—de sorte que $25,000,000 auront disparu du calcul de l'honorable député, et de ses $37,000,000 de profit je rogne ainsi sans la moindre hésitation $25,000,000 pour le matériel roulant et l'équipement dont la compagnie sera obligée de se procurer.

Maintenant, l'honorable député dira peut-être : " Vous ne devez pas compter cela deux fois; vous ne devez pas mettre d'abord au débit du chemin le montant requis pour le construire et l'équiper et lui distribuer ensuite l'équipement en sus." Je n'ai pas l'intention de le faire, mais—et j'appelle l'attention de l'honorable député sur ce point—combien devront coûter les deux têtes de ligne ? Il a lui-même répondu à cette question très importante. Il évalue à $77,000,000 le coût des deux extrémités du chemin de fer du Pacifique canadien, de sorte que l'honorable député voit que pour construire les deux extrémités du chemin, il en coûtera à la compagnie $10,000 de plus qu'elle ne reçoit en terres, d'après son propre calcul, et je crois, M. l'Orateur, que dans ces circonstances, les calculs de profit de l'honorable député paraissent pêcher énormément par la base.

Mais supposons que nous calculions à $30,000 par mille, sans équipement, la construction de la section du lac Supérieur, cela ferait $20,000,000, et 450 milles de la section des montagnes, à $70,000 par mille, sans équipement, équivaudraient à $31,500,000, soit, sans équipement, un total de $51,500,000 que la compagnie aurait à payer. L'équipement, comme je l'ai dit, coûtant $25,000,000, porterait à $76,500,000 le montant qu'elle aurait à payer. Déduisez cela de $90,000,000, et il vous restera juste $13,500,000, ou $15,000 par mille à être affecté à la construction de la section des prairies. Je crois, M. l'Orateur, qu'après avoir lui-même évalué $12,000,000 le coût de la section des prairies, l'honorable député ne trouvera pas cette somme extravagante.

Maintenant, M. l'Orateur, je crois prendre l'honorable député d'une autre manière. J'ai démontré l'absurdité, et il m'excusera si je me sers d'une expression aussi énergique, j'ai démontré l'absurdité du calcul de $2.68 par acre, car j'ai fait voir qu'on y arrive en prenant tout le montant que

la compagnie a reçu, sans tenir compte des dépenses qu'il lui faudra faire pour explorations—et elle a couvert cette région d'explorateurs et d'arpenteurs en rapport avec les travaux ;—je dis que sans tenir compte des dépenses de la compagnie, l'honorable député ne peut trouver qu'un produit de $2.68 l'acre pour la totalité des terres que la compagnie a vendues, en prenant toutes ces terres, dont la valeur a été augmentée par la construction des embranchements dans le sud du Manitoba, en prenant toutes les terres de valeur depuis Winnipeg jusqu'à la Mâchoire d'Orignal ; et, M. l'Orateur, je veux en passant corriger une erreur dans laquelle l'honorable député est tombé relativement à la nécessité d'aller dans le sud du Manitoba pour avoir des terres, parce qu'on ne peut en acquérir dans la zone de 24 milles.

Je puis me tromper. Il peut se faire que ce soit ce grand organe de l'opinion publique, le journal le *Globe*, mais on a dit que la compagnie refusait une grande partie des terres le long de la ligne du chemin de fer. Mais, M. l'Orateur, elle n'en a pas refusé un seul acre. Je ne prétends pas dire qu'il n'y a pas quelques endroits impropres à la colonisation où à propos desquels la question pourrait être soulevée ; mais elle a calculé toutes les terres de valeur des anciennes sections qui n'étaient pas déjà aliénées ou au sujet desquelles quelques réclamations n'avaient pas été établies contre la couronne. Je suis heureux de dire que ce sont les colons qui affluent dans cette région, qui en prenant des terres et en acquérant des droits sur ces terres, ont rendu difficile pour la compagnie de trouver sa quote-part de terres dans les limites de la zone de 24 milles. Mais si elle ne peut obtenir que $2.68 en dedans des vingt-quatre milles avoisinant les chemins de fer dans le sud du Manitoba, comment peut-elle espérer obtenir pour 17,000,000 d'acres, dont une partie considérable doit se trouver entre les parallèles cinquante-deux et cinquante-quatre de latitude nord. Je dis qu'il n'y a pas un seul chemin de fer aujourd'hui—pas plus le chemin de fer du Pacifique canadien qu'aucun autre, qui soit à 100 ou 250 milles de ces terres. Il n'y a qu'un seul moyen, et l'honorable député sait en conséquence que cela serait avantageux pour la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, vu la longue période qui doit s'écouler avant qu'il soit possible pour elle d'avoir l'argent et de l'utiliser pour la vente de ces terres—il serait avantageux pour elle, si elle pouvait espérer faire établir les terres immédiatement, d'accepter $1 l'acre pour ce qui reste de terres. Et combien cela ferait-il ? cela ferait, avec le montant qu'elle a reçu et le montant qu'elle recevrait, $36,000,000 au lieu de $67,000,000, et il faudrait retrancher $31,000,000 des pro-

fits que l'honorable député trouve moyen sur le papier de mettre dans les goussets de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien.

Je crois, M. l'Orateur, que les services de l'honorable député ont été d'une très grande valeur pour cette compagnie. La discussion qui a eu lieu entre cet honorable député et moi a donné une impulsion très précieuse aux actions de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien dans une occasion précédente, et je suis fâché de dire que cela a produit une baisse correspondante dans les actions du Grand Tronc sur le marché monétaire de Londres; parce que lorsqu'on a constaté que les honorables députés des deux côtés de la Chambre traitaient en ennemis du Canada tous ceux qui cherchaient à nuire à la prospérité de notre grande entreprise nationale, on a pu voir que la culbute soudaine de certaines valeurs était causée par des gens qui je crois se tenaient derrière l'honorable député et lui fournissaient les calculs qu'il a faits.

Maintenant, M. l'Orateur, je n'ai pas l'intention d'en dire beaucoup plus long à ce sujet, mais je vais pour un seul instant porter mon attention sur un autre point très important, que l'honorable député a soulevé relativement à ce débat. Il a dit que ces embranchements seraient dangereux pour le pays. Et pourquoi? Il a dit que la compagnie achèterait ces embranchements au prix de revient, et lorsque surviendrait la question de la réduction de son tarif, parce que ses profits sont de 10 pour cent sur tout le capital, nous ne pourrions réduire leurs taux pour la raison bien simple que l'exploitation de ces embranchements sera un fardeau pour la ligne-mère, et que la compagnie sera obligée d'en prendre tous les profits pour compenser les pertes des embranchements. L'honorable député s'aperçoit-il qu'il fait là un plaidoyer très fort en faveur de la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Elle ne peut construire un mille d'aucun embranchement, et elle les construit à ses propres frais, sans que chaque mille qu'elle construit soit d'une grande valeur pécuniaire pour la Confédération canadienne, parce que cela ouvre la voie à la colonisation. Cela double et triple la valeur des terres qui sans cela resteraient incultes et que le gouvernement ne trouverait pas à vendre, et l'honorable député verra en conséquence que c'est une opération parfaitement légitime. Il s'oppose en outre à la vente des obligations à 60, et il demande avec une ingénuité bien jouée—car je ne puis croire un seul instant que l'honorable député était sérieux lorsqu'il exposait à la Chambre une proposition aussi extraordinaire—il demande si l'on doit nous faire payer au pair ces obligations lorsqu'elles se vendent à 60. L'honorable député a-t-il jamais entendu

parler d'aucune partie d'un chemin de fer qui aurait été construite au moyen d'obligations, sans que l'escompte sur les obligations de la compagnie affectées à la construction fut imputable au capital.

M. BLAKE: Mais ce ne sont pas là des obligations, ce sont des actions.

Sir CHARLES TUPPER: Ce ne sont pas des obligations, et je puis assurer l'honorable député que lui et tous les Canadiens peuvent remercier Dieu de ce que ce ne sont pas des obligations. Je vais lui dire pourquoi. Si c'étaient des obligations, lorsque cette grande entreprise nationale serait terminée, elle se trouverait dans une position semblable à celle dans laquelle l'*Union Pacific*, le *Central Pacific*, le *Northern Pacific* et les autres chemins de fer inter-océaniques se sont trouvés. Ayant une dette garantie par des obligations et devant un montant énorme sur lequel l'intérêt devait être payé, ils ont été obligés de prélever cet intérêt sur le trafic du chemin, parce que c'était une réclamation obligatoire sur laquelle l'intérêt devait être payé, sans quoi le chemin aurait été enlevé à ses possesseurs, tandis que si l'argent est prélevé par la vente des actions, comme dans le cas actuel, l'honorable député doit voir que bien que la compagnie paie—et qu'il est juste qu'elle paie—l'intérêt sur les actions pendant le cours de la construction, du moment que la construction est terminée, il n'y a plus contre la compagnie de créance renfermant un mandat pour recouvrer. On n'est pas obligé de prélever un seul dollar d'intérêt sur la propriété, parce que tout l'intérêt qui doit être payé va dans les goussets des propriétaires eux-mêmes. Il n'y a aucune espèce d'hypothèque.

Et quel est le résultat de cet état de choses? Le résultat est qu'en Canada, nous aurons une grande ligne inter-océanique du chemin de fer du Pacifique canadien, qui peut rivaliser, comme je l'ai déjà dit, même entre San Francisco et Chicago, pour le transport du trafic de la côte du Pacifique à travers une grande partie du pays, pour la raison que n'ayant pas lancé d'obligations, n'ayant lancé que des actions, le chemin se trouve dans une position tout à fait indépendante—dans une position telle qu'il peut agir en concurrence avec les autres chemins de fer d'une manière telle qu'aucun autre chemin de fer ne pourrait l'imiter s'il a une forte dette garantie par des obligations, s'il y avait une hypothèque sur le chemin et s'il était obligé de prélever l'intérêt dans n'importe quelles circonstances.

L'honorable député dit qu'il déplore ce fait. Il dit que nous avons induit le peuple à espérer que le capital serait apporté dans le pays, et il dit qu'aucun capital n'est venu.

Qui l'a empêché de venir ? Les ennemis du Canada, les ennemis du chemin de fer du Pacifique canadien l'ont empêché de venir, et qu'arrive-t-il ? Il arrive que si nous n'avions pas eu la bonne fortune de conclure ce contrat avec des hommes possédant des richesses énormes, le projet serait tombé à plat et n'aurait pu résister à l'hostilité dont il était l'objet en Canada et en dehors du Canada. Nous avons eu l'avantage de conclure le contrat avec des hommes qui étaient prêts à faire le contraire de ce que les honorables membres de l'opposition nous prédisaient lorsque le contrat a été conclu. Ces messieurs nous disaient : Une spéculation gigantesque sur les actions va avoir lieu. Des obligations et des actions seront lancées, ces hommes disparaîtront sans avoir encouru la moindre responsabilité, et sans avoir éprouvé le moindre embarras relativement à cette entreprise. Mais où en sommes-nous aujourd'hui ? Nous en sommes à une date très rapprochée de l'achèvement des travaux. Ils sont engagés à terminer l'entreprise d'une extrémité à l'autre au mois de décembre 1886. Elle est presque à moitié terminée à l'heure qu'il est, et nous nous trouvons dans la position suivante : Il n'y a pas un seul de ceux qui ont accepté l'entreprise qui ne soit là aujourd'hui, pas un seul de ceux qui ont signé le contrat qui n'ait contribué largement de sa bourse pour fournir les moyens de mettre cette grande entreprise nationale dans la position où elle se trouve aujourd'hui.

Je ne comprends pas l'honorable monsieur lorsqu'il dit qu'il croit désirable d'attirer les capitaux étrangers ici. Comment se fait-il alors que dès qu'une tentative a lieu dans ce sens et que des bons canadiens sont placés sur les marchés du dehors, l'honorable monsieur se plaigne et demande au gouvernement d'intervenir pour empêcher ces bons de se vendre au-dessous du pair, de peur que nous ne tenions pas compte de la différence lorsqu'il s'agira de régler les prix de transport sur la ligne. Je n'ai pas besoin de dire à l'honorable monsieur qu'il vaudrait mieux construire le chemin, d'après le plan actuel, lors même que la compagnie n'obtiendrait que cinquante cents par piastre de ses bons, plutôt que d'hypothéquer cette grande ligne et de la mettre ainsi dans un état d'infériorité vis-à-vis des autres grandes lignes interocéaniques qui lui font concurrence.

Je ne crois pas avoir besoin d'entrer dans plus de détails sur ce sujet. Je voulais tout simplement attirer l'attention sur le caractère incongru des remarques faites par l'honorable monsieur et de l'exposé qu'il a donné à la Chambre. Je ne saurais le condamner absolument toutefois. Je tiens compte des embarras de sa position. Après une expérience de deux ans, nous sommes en mesure de rappeler à la Chambre et au pays que les faits ont confirmé toutes les pré-

visions que nous faisions en proposant l'adoption du bill du Pacifique. Je ne m'étonne pas que l'honorable monsieur, forcé de nous attaquer sur un terrain aussi avantageux, ait trouvé difficile de rester dans les limites d'une discussion loyale et honnête, lorsque avec ses facultés d'examen méticuleux il lui était impossible de découvrir la moindre tache, la moindre aspérité où clouer une critique sérieuse.

A présent, M. l'Orateur, je n'ai pas à traiter bien longuement la question des tarifs de transport, bien que l'honorable monsieur attache, comme moi, une grande importance à cette question. Je tiens d'abord à dire, toutefois, qu'il est impossible d'éviter les prix élevés. Il est inouï qu'un chemin de fer construit à travers un pays peu habité ait pu fonctionner à taux réduits, et l'on ne peut raisonnablement s'attendre à la chose. Tout le monde sait que l'on ne peut transporter des effets au même prix sur un long parcours que sur un parcours restreint, et tout le monde comprend qu'un chemin de fer tracé dans un pays peu habité ne peut éviter les taux élevés.

Mais la Chambre remarquera que l'échelle de prix du Pacifique est basée, comme cela se fait ailleurs, sur le principe de la courbe parabolique—c'est-à-dire sur le fait que le transport, qui s'opère rapidement d'abord, se fait plus lentement à mesure que la route s'allonge. Il vous faut exiger davantage pour un parcours restreint si vous voulez vous indemniser des prix réduits que vous obtenez pour les parcours considérables.

Je dirai à ce propos que M. Brydges, président de la Chambre de commerce de Winnipeg, m'a fait des représentations sérieuses—ce sont les seules qui me soient venues de lui—contre ce tarif. J'ai vu, cependant, que ses critiques se bornaient aux quatre premières catégories de marchandises, qui comprennent les épices, les nouveautés et d'autres de même espèce. M. Brydges gardait un silence significatif quant au reste, c'est-à-dire quant aux sujets importants de ce tarif de transport—calculé en vue de servir les grands intérêts du pays—quant aux prix de transport des effets des immigrants, des instruments agricoles, du combustible, du bois de construction, des grains et d'autres articles semblables, qu'il faut transporter à des prix exceptionnellement bas si l'on ne veut rendre absolument impossible l'établissement des parties reculées du Nord-Ouest.

Je n'hésite pas à dire que le tarif actuellement soumis à la Chambre ne saurait rapporter le moindre profit à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, avant de longues années. De fait, il serait impossible pour elle, avant que le pays ne soit bien peuplé, d'avoir de tarif qui payât, car les difficultés résultant du climat sont telles que—je

n'hésite aucunement à le dire—le coût du transport par tonne de marchandises devra être quatre ou cinq fois plus élevé par mille, dans l'état présent de cette région peu habitée et peu commerciale, que sur le chemin de fer du Grand-Tronc, avec l'énorme trafic que cette ligne—je le constate avec bonheur—fait aujourd'hui, et les latitudes plus tempérées qu'elle parcourt.

Maintenant, la Chambre m'excusera si, au lieu de lui lire l'état comparatif des prix de transport sur les lignes de l'Ouest et du Nord-Ouest, je me contente de remettre le document au sténographe :

ETAT COMPARATIF DES PRIX DE TRANSPORT.

Articles.	Chemin de fer Canadien du Pacifique.					Chemin de fer d'Atchison, Topeka et Santa Fé.				
	Milles.					Milles.				
	200	400	600	800	1000	200	400	600	800	1000
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts	cts.
Marchandises—Classe n° 1	80	123	162	197	228	85	155	240	......	......
do do 2	67	103	135	164	190	75	130	200	......	......
do do 3	54	82	108	131	152	65	115	175	......	......
do do 4	40	62	81	99	114	55	92	130	......	......
Céréales, etc.—Classe spéciale n° 1	24	34	42	49	55	29	47	75	......	......
Farine, etc.— do 2	48	68	84	98	110	58	94	150	......	......
Sel, chaux, stuc, etc.—Classe spéciale n° 3	66	99	129	159	189	75	125	150	......	......
Bois, bardeaux, lattes, etc. do 4	3700	5500	7300	9000	10500	5000	8200	10000	......	......
Bestiaux do 5	6000	0400	12400	15300	18000	13000	23000	35000	......	......
Effets de ménage, instruments aratoires, viandes en conserves, etc.—Cl. spéc. n° 6	6000	9400	12400	15300	18000	8600	14400	20000	......	......
Coke, fer en gueuse et de ch. de fer, foin pressé, charbon de bois, etc.—Cl. sp. n° 7	4600	6600	8600	10600	12600	......	......	......	......	......
Houille	310	470	630	800	1000	......	......	......	......	......

ETAT COMPARATIF DES PRIX DE TRANSPORT—*Suite.*

Articles.	Chemin de fer du Pacifique Nord.					Chemin de fer "Union Pacific."					Chemin de fer Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba.					Observations
	Milles.					Milles.					Milles.					
	200	400	600	800	1000	200	400	600	800	1000	200	400	600	008	1000	
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts	cts.	cts.	cts.	cts	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts	
Marchandises—Classe n° 1.........	93	165	249	296	......	67	......	247	.....	300	73	130	......	......	......	Par 100 lbs.
do do 2..........	78	150	220	264	......	60	......	213	......	250	65	121	......	......	......	do
do do 3.........	63	133	194	225	......	51	......	191	......	200	54	111	......	......	.....	do
do do 4.........	54	103	153	183	......	46	......	159	......	150	42	91	......	......	......	do
Céréales, etc.—Classe spéc. n° 1.	25	44	76	88	......	46	.....	149	......	75	25	30	... ..	....	......	do
Farine, etc.— do 2.	50	86	152	176	......	92	......	318	......	150	50	60	......	......	......	Par baril.
Sel, chaux, stuc, etc.-Cl. spéc. n° 3	76	156	245	285	......	70	......	245	......	....	51	102	......	......	......	do
Bois, bardeaux, lattes, etc. do 4	4200	7300	10700	13000	......	3600	......	11800	......	15000	3300	8000	......	......	......	Par wagon.
Bestiaux do 5	6200	11500	17200	20600	......	5500	......	18000	......	27000	4300	8300	......	.....	......	do
Effets de mén., instr. arat. viandes en conserv., etc.-Cl. spéc. n° 6.	8300	12500	18500	21700	......	7000	......	23200	......	27000	5600	11600	......	......	......	do
Coke, fer en g. et de ch. de fer, foin pr'sé, charb. de b., etc.-Cl. s. n° 7	4600	9800	14800	17400	.....	......	......	....	......	15000	2600	8200	......	......	......	do
Houille	......	....	....	....	......	......	......	....	......	....	......	....	.....	......	......	

N.B.—Par le chemin de fer Canadien du Pacifique, les effets (classe 6 spéciale) des immigrants et des colons qui vont s'établir au Manitoba ou dans le Nord-Ouest sont transportés à moitié prix, et le charbon est aussi transporté de Prince-Arthur's-Landing à prix réduit.

On peut voir, en comparant le tarif du trafic du chemin de fer du Pacifique canadien, avec celui du Atchison, Topeka et Santa-Fe, du Pacifique du Nord—chemin qui traverse le même pays, mais à quelque distance du nôtre—du Union Pacific, du Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba, que le premier est beaucoup plus bas que celui de ces autres chemins de fer.

On dit que la compagnie du Pacifique a élevé son tarif au delà de ce que le gouvernement exigeait et au delà du tarif précédemment en vigueur à Winnipeg. C'est vrai; mais c'est une erreur de dire que ce tarif est plus élevé que celui du Grand-Tronc ou que celui des chemins de fer des Etats du Centre. Ce tarif était extrêmement bas, tandis que la distance entre Saint-Vincent et Winnipeg est comparativement courte et que le commerce de transport y est considérable.

Mais, comme je le disais, l'objection soulevée par M. Brydges, ou par le Bureau de commerce dont il est président, est celle-ci : Il dit que le tarif opère contre Winnipeg, que le prix de transport jusqu'au Portage-la-Prairie, à 64 milles au-delà de Winnipeg, n'est pas double de ce qu'il est pour soixante-quatre milles jusqu'à Winnipeg, et il semble croire que c'est une injustice pour Winnipeg.

Eh bien ! je dois dire de suite que le gouvernement tient à faire tout ce qui est en son pouvoir pour la prospérité de ce grand centre commercial, qui prend un développement aussi rapide; mais il n'est pas prêt à sacrifier, dans ce but, tout le Nord-Ouest. Si vous exigiez double prix pour transporter au Portage-la-Prairie la même quantité de marchandises qu'à Winnipeg, vous n'agiriez que sur le principe de diminuer le prix de transport par tonne par mille en proportion de la distance à laquelle elles sont transportées dans l'Ouest. Je dis que l'adoption d'un tarif qui alimenterait un chemin de fer d'après un principe comme celui préconisé par M. Brydges serait assez pour faire manquer l'établissement de ces lointaines régions, pour lesquelles le tarif exigé pour le transport du grain, du combustible, du bois, des instruments aratoires, des effets du colon, doit être peu élevé.

Sur ce point je n'hésite pas à dire que le tarif sera excessivement modéré et qu'il pourra soutenir avantageusement la comparaison avec celui des chemins de fer qui se trouvent dans les mêmes conditions ; et la seule objection à laquelle il puisse donner lieu, c'est qu'il ne soit pas disposé de façon à faire de Winnipeg le point de distribution pour tout le Nord-Ouest.

Pourquoi feriez-vous cela ? Winnipeg possède plusieurs avantages : elle est destinée à devenir une ville très impor-

tante; elle est la porte d'or par laquelle doit passer tout ce qui va au Nord-Ouest, que ce soit des Etats-Unis ou de la Baie du Tonnerre; elle a l'avantage de compter dans son sein des hommes riches et entreprenants, qui sont en moyens de faire des importations assez considérables pour amener une réduction dans les prix du transport. Mais, comme je l'ai déjà démontré, il serait impossible d'assimiler ces prix à ceux qu'il faut fixer pour le trafic à quatre ou cinq cents milles à l'ouest, au pied des Montagnes Rocheuses, sans adopter un tarif qui, ou détruirait entièrement d'un côté l'exploitation du chemin avec succès, ou de l'autre empêcherait l'établissement du pays.

Je n'insisterai pas davantage sur ce point, car on verra, en l'examinant sérieusement, qu'on n'a pas beaucoup raison de se plaindre. Je puis dire que le gouvernement, afin d'un côté de rendre justice à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et de l'autre de se réserver la liberté d'agir dans l'intérêt des colons et des voyageurs, a assigné au tarif une durée d'un an seulement,—afin que, à mesure que le pays s'établira et que le volume du trafic augmentera, nous puissions le traiter selon les circonstances, et dans le but de favoriser les intérêts des populations qui s'établiront au Nord-Ouest.

Maintenant, M. l'Orateur, j'ai été quelque peu surpris de voir mon honorable ami, avec cet aveuglement—de parti, je dois dire—dont il est quelque fois frappé, en commun avec d'autres personnes qui sont sujettes aux influences de parti, risquer la stupéfiante proposition que les avantages du contrat sont tous d'un côté. Il parlait de la déclaration, digne d'un homme d'Etat faite par mon honorable ami le député de Westmoreland, lequel disait, en termes qui ont dû porter la conviction dans l'esprit de tous les auditeurs, qu'il était heureux que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien eût un bon contrat. Et pourquoi, M. l'Orateur? La plus fatale erreur que le gouvernement aurait pu commettre aurait été de faire un contrat onéreux, sous lequel la compagnie aurait succombé,—un contrat qui l'aurait obligée, chassée du marché monétaire anglais par les influences dont j'ai parlé, à s'en rapporter à elle-même pour avoir les moyens d'exécuter cette entreprise, jusqu'à une époque lointaine où elle aurait pu profiter des terres mises à sa disposition: Il n'aurait pas été possible de commettre une plus grave erreur, au point de vue des intérêts du Canada, qu'en faisant un contrat dont le succès aurait été mis en péril et dont on aurait pu douter.

Pour savoir si les avantages de ce contrat sont réellement tout d'un côté, il suffit de s'arrêter au fait, déjà signalé par moi, qu'avec toutes les influences qu'elle pouvait mettre en

jeu, avec les brillants prospectus qu'elle pouvait publier, la compagnie n'a pu jusqu'ici vendre ses actions à plus de 60c. dans la piastre, à Londres même, le marché où il nous est possible d'obtenir n'importe quel emprunt, si vous êtes seulement en mesure de prouver que l'entreprise pour laquelle vous levez cet emprunt doit rapporter des profits.

Et quoi de plus? L'honorable monsieur a signalé le fait—je crois qu'il a plutôt insinué au gouvernement que la loi avait été violée—que nous devions empêcher la compagnie d'obtenir ces 60c. dans la piastre, car il doute que la loi du pays lui permette de payer 8¾ pour cent d'intérêt sur l'emprunt, à même le capital. Mais, en faisant le calcul de l'intérêt à payer—car la compagnie doit payer 5 pour cent au pair pour chaque piastre qu'elle obtient pendant la construction—mon honorable ami s'est-il demandé ce que cela ferait à 60c. dans la piastre, pendant quatre ou cinq ans? Et cependant, il n'hésite pas à dire que la compagnie doit retirer un profit de $37,000,000; mais il ne tient pas compte de ces considérations, qui sont d'importance majeure dans le calcul des transactions monétaires.

Avec votre consentement, M. l'Orateur, je vais demander à la Chambre la permission de m'arrêter ici, avant d'aborder un autre côté de la question, car le moment de la suspension de la séance est arrivé.

A 6 heures, l'Orateur quitte le fauteuil.

Séance du Soir.

Sir CHARLES TUPPER: Avant de reprendre la question au point où je l'ai laissée, je tiens à réparer une omission que j'ai faite en citant un discours prononcé par l'honorable chef de l'opposition, le 15 avril 1880, dans le débat auquel donna lieu la politique adoptée par notre gouvernement au sujet de la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

J'ai démontré que l'honorable monsieur, après un calcul élaboré de ce qu'il en coûterait pour en faire un chemin de fer de première classe, fixait à $120,000,000 le minimum du prix de revient. Mais j'ai découvert que je n'ai pas été juste à son égard, car en relisant son discours, je constate qu'il ajoutait à cette somme $24,500,000 que le pays aurait à payer sous forme d'intérêt pendant l'exécution de l'entreprise. Voici ce qu'il disait le 15 avril 1880:

Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de $42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et Burrard Inlet comme je l'ai dit, coûterait $45,000,000; et celui de l'est, entre Fort William et Nipissingue, d'une longueur de 650 milles, reviendrait, sui-

vant l'estimation du député de Lambton, à $32,500,000. Ainsi, les deux parties extrêmes estimées à $77,000,000, et la partie centrale, avec les frais déjà encourus, à $42,500,000, formeraient un total de $120,000,000, et cela, sans compter une dépense légitime et nécessaire qui doit s'ajouter, dans tous les cas, à celle des intérêts durant la construction.

Dans toutes les entreprises de ce genre, tous les états estimatifs relativement à la dépense, comprennent toujours l'intérêt sur les capitaux fournis pendant la durée de l'ouvrage, avant que l'entreprise ne donne un revenu, et on doit tenir compte de cet item en faisant les calculs. La Chambre apprendra peut-être avec surprise que sur ce que nous avons dépensé jusqu'à présent, l'intérêt, au 30 juin prochain, dépassera $1,250,000 ; et encore nous ne mettons cet intérêt qu'à 4 pour cent, attendu que les capitaux ont été empruntés en partie sur des garanties. A prendre le chiffre de l'estimation soumise il y a dix jours, si nous dépensons soixante millions pendant les dix années qui vont suivre, nous aurons un total de plus de $24,500,000 pour les intérêts, en mettant à 5 pour cent l'intérêt sur les emprunts à venir, car c'est, je crois, le taux le plus bas auquel nous puissions nous procurer des capitaux.

Or, mon honorable ami admettra que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien ne peut lever des emprunts à 5 pour cent d'intérêt; par conséquent il lui faut ajouter à $120,000,000 $24,500,000 comme prix de revient du chemin, plus l'augmentation d'intérêt que la compagnie devra payer en sus du taux de 5 pour cent fixé par mon honorable ami. Je suis bien aise d'avoir eu l'occasion de signaler cette circonstance, car je crois que sans elle l'exposé fait par l'honorable monsieur ne serait pas complet.

Puisque je parle du capital sur lequel la compagnie a le droit d'obtenir 10 pour cent, en vertu de la loi et d'après le contrat que nous avons fait avec elle—car l'honorable monsieur doit se souvenir que l'acte refondu des chemins de fer a été modifié et que le contrat embrasse cette modification,—je dois dire que cette loi contient une disposition qui déclare que le capital de la compagnie du chemin de fer du Pacifique sera censé être la somme de deniers que la compagnie est tenue de mettre dans l'entreprise, plus les subventions reçues du gouvernement.

M. BLAKE : Moins les subventions.

Sir CHARLES TUPPER: Moins les subventions reçues du gouvernement.

Ainsi, du moment que la compagnie obtient 10 pour cent sur son capital, sur la somme qu'elle a mise dans l'entreprise, moins les subventions reçues du gouvernement, ces péages sont sujets à révision. Par conséquent, l'honorable monsieur verra, comme je le disais, que quelle que soit la somme que la compagnie est obligée de prélever sur la vente des bons, afin de compléter le montant reçu du gouvernement du Canada pour l'exécution de l'entreprise, l'escompte sur ce montant sera imputable sur le capital. Il n'est pas à supposer qu'une compagnie de chemin de fer vende ses

bons pour moins que la somme la plus élevée qu'elle peut obtenir sur le marché; et ayant obtenu, aux meilleures conditions possibles, le montant absolument nécessaire pour compléter, quelles qu'elles soient, les subventions fournies par le gouvernement, ce montant sera le capital sur lequel elle aura droit de recevoir un profit de 10 pour cent avant que le gouvernement puisse intervenir et opérer de force ou exiger une réduction des péages sur le chemin.

M. l'Orateur, j'ai relevé plusieurs des objections soulevées par l'honorable monsieur dans les deux discours qu'il a prononcés sur la question. Ainsi que je l'ai déjà dit, il s'objectait aux engagements que la compagnie a pris dans l'est, et il émettait l'avis qu'elle était allée trop loin, qu'elle avait fait preuve d'imprudence. Eh bien! M. l'Orateur, la connaissance que j'ai acquise des messieurs qui composent la compagnie m'a toujours fait supposer qu'ils sont parfaitement capables de prendre soin de leurs intérêts, et doués d'une assez grande énergie pour les faire valoir; et l'honorable monsieur peut constater que, dans les engagements dont il parle, ils ont consulté les intérêts du Canada aussi bien que les leurs en prolongeant la ligne depuis Callander jusqu'à Montréal. J'ai déjà démontré que ces engagements n'ont pas fait débourser un seul sou par le pays, parce que ces sections de la ligne ont rapporté un profit plus élevé que l'intérêt nécessaire pour faire face à toute la dépense que la compagnie avait à faire. L'esprit de l'honorable monsieur peut donc être en repos sur ce point.

Mon honorable ami touche ensuite à la question des monopoles. "Nous avons déclaré, dit-il, que les dispositions relatives au monopole n'étaient pas nécessaires pour assurer l'exécution de l'entreprise, et étaient de nature à retarder l'établissement du pays, à nuire à sa prospérité, et à créer de graves mécontentements." J'aimerais savoir où l'honorable monsieur s'est formé l'opinion que le chemin avait pu être construit sans le monopole dont il parle; j'aimerais savoir où il a puisé l'information qu'il aurait été possible à une personne ou à un corps de capitalistes, sur les garanties offertes, d'obtenir les moyens nécessaires pour construire ce chemin, si le gouvernement ne leur avait pas donné les avantages qui sont portés au contrat. Je nie, M. l'Orateur, que si les conditions données par le gouvernement canadien à la compagnie du chemin de fer du Pacifique avaient été le moindrement altérées, il aurait été possible de mettre ce vaste projet à exécution.

L'honorable monsieur dit qu'il a toujours été entendu que la compagnie avait non-seulement le droit, mais pouvait forcer le gouvernement à exercer son pouvoir de désaveu. "Je n'ai jamais pu comprendre," dit-il, "qu'il ait été entendu

que la compagnie avait non-seulement le droit, mais pouvait forcer le gouvernement à exercer le pouvoir de désaveu, à appliquer son veto aux chartes demandées pour des chemins de fer dans les limites de la province du Manitoba, contrairement au marché fait avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Je prétends que ce marché est non-seulement contraire à ce qu'on nous avait dit que seraient les conditions, mais contraire certainement à ce qu'on a dit qu'il était lorsqu'il nous fut soumis par le ministre des Chemins de fer." Eh bien! M. l'Orateur, je demanderai à l'honorable monsieur de vouloir bien produire la déclaration faite par le ministre des Chemins de fer.

M. BLAKE: J'ai dit qu'on nous a dit cela lorsque le marché nous fut soumis, mais je n'ai pas mentionné le ministre des Chemins de fer.

Sir CHARLES TUPPER: Alors, le ministre des Chemins de fer ne l'a pas dit?

M. BLAKE: Mais l'honorable premier ministre l'a dit.

Sir CHARLES TUPPER: Tout ce que je puis dire c'est que, humble organe du gouvernement, j'ai essayé de faire connaître les conditions du contrat et la position que ce contrat faisait au gouvernement et au pays vis-à-vis la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. Et l'honorable député sait que personne ici ne peut m'accuser d'avoir le moins du monde abandonné la position que j'ai prise sur cette question.

Je puis, M. l'Orateur, rappeler à l'honorable député que cette politique n'est pas seulement celle d'un gouvernement, mais celle de tous les gouvernements. Celle de l'administration dont il fait partie était aussi tranchée sur la question du désaveu des chartes provinciales qui étaient présumées devoir nuire au trafic du chemin de fer du Pacifique canadien que l'a été celle du gouvernement actuel. L'honorable député sait que durant le terme d'office du ci-devant gouvernement une charte a été octroyée—sujette à être mise en vigueur par proclamation—pour la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Winnipeg, à l'ouest de la rivière Rouge, jusqu'à la frontière des Etats-Unis. Il sait aussi que mon prédécesseur, qui était alors le premier ministre du pays, fut prié par M. George Stephen de lancer la proclamation qui aurait donné force de loi à cette charte. Qu'a répondu l'ex-premier ministre à cette demande? Il a refusé la proclamation. Il a désavoué le bill. C'est là ce qu'il a fait. Et pourquoi? Parce qu'il a vu clairement et avec raison que le gouvernement canadien, ayant entrepris de construire le chemin de fer du Pacifique, ne devait pas per-

mettre aux lignes rivales des Etats-Unis d'Amérique de faire concurrence à cette entreprise. C'est la position qu'il a prise. Je dis qu'il a pris une position inattaquable, digne d'un homme d'Etat, une position qui—malgré la vigueur des attaques de ses adversaires d'alors en parlement, malgré les critiques dont sa politique était l'objet de la part de l'opposition du jour,—a été telle qu'aucun membre de cette Chambre, qui se soucie des véritables intérêts du pays, ne saurait la blâmer. Bien plus, des compagnies sont venues demander au gouvernement et au parlement la passation de bills qui auraient créé de la compétition entre elles et le chemin de fer du Pacifique canadien. Or, qu'avons-nous fait, M. l'Orateur ? En ma qualité de ministre des Chemins de fer, je me suis rendu devant le comité des chemins de fer, composé de cent des principaux députés des deux partis qui divisent cette Chambre, et j'ai déclaré de la manière la plus formelle que la détermination de ce gouvernement était de refuser péremptoirement à toute compagnie la permission de construire une ligne de chemin de fer rivale du Pacifique canadien ou d'aucun de ses embranchements. C'est ainsi que nous avons agi, et je le déclare sans hésitation en face des honorables députés de l'opposition, les membres du comité des chemins de fer, adversaires comme amis, ont unanimement approuvé notre position. Je dis que cette politique n'a été attaquée ni dans le sein du comité ni dans cette Chambre; on l'a approuvée comme saine et conçue dans l'intérêt du pays. L'année suivante, il vint d'autres intéressés qui supplièrent le gouvernement d'autoriser la construction de lignes rivales dans la province du Manitoba et devant aboutir à la frontière américaine; ils furent également éconduits. C'est pour cela que je dis que personne, ici comme au dehors, n'ignore que la politique du gouvernement n'a jamais été mieux définie, plus tranchée, que sur cette question d'empêcher la construction dans le Manitoba de chemins de fer pouvant nuire au trafic du chemin du Pacifique canadien.

Voyons ce qu'était alors celui-ci. Le gouvernement n'avait pas encore entrepris de construire un chemin de fer à travers le Canada, sur un parcours de près de 650 milles le long de la rive nord du lac Supérieur, où il n'y avait pas une âme depuis le Rocher-Rouge, à Nipigon, jusqu'à Callender. Aucun gouvernement n'avait osé entreprendre semblable construction. Le gouvernement actuel même n'y était pas encore décidé. Eh bien ! malgré cela nous avons refusé de laisser faire concurrence à l'embranchement de Pembina, sur le chemin du Pacifique, qui se rendait à la frontière américaine. Il n'y a pas un homme impartial au Canada, pas un homme dégagé de tout esprit de parti, qui

dira que—alors que la compagnie est tenue non-seulement à faire tout ce que nous faisions, quand nous découragions la concurrence, mais à faire davantage en construisant 650 milles de chemin de fer dans le désert entre Callender et la baie du Tonnerre—nous n'étions pas obligés *à fortiori* d'appliquer à la compagnie la même politique que nous avons suivie pour protéger le gouvernement, sans nous occuper le moins du monde de la question du contrat. Il suffit de se rappeler les principes les plus élémentaires de la justice pour se convaincre de cela, et c'est ce que j'ai toujours fait dans cette enceinte et en dehors en discutant cette question. Je dis que l'intérêt de ce pays exige que le chemin de fer du Pacifique canadien réussisse, et quiconque compromet ce succès travaille contre les intérêts du Canada.

Mais, dira-t-on peut-être, que faites-vous des intérêts du Manitoba ? Les intérêts du Manitoba et du Nord-Ouest doivent être sacrifiés à la politique du Canada ? S'il le faut, je dirai oui ! Quand, il y a trois ans, j'ai visité ce pays, j'ai rencontré à Emerson des délégués qui me posèrent cette question, et je leur déclarai alors que le gouvernement fédéral considérait comme un de ses principaux devoirs de faire son possible pour développer les vastes territoires du Nord-Ouest, et qu'il demandait aux vieilles provinces de s'emparer de cette entreprise gigantesque, de la pousser vigoureusement, et par là ouvrir et développer ce pays. Et c'est pourquoi, ajoutai-je, désireux que nous sommes de promouvoir vos intérêts par tous les moyens, nous croirions trahir le Nord-Ouest, le Manitoba et le reste du Canada si nous nous laissions détourner de la politique que nous n'avons jusqu'ici cessé de proclamer honnêtement et ouvertement comme tout à fait essentielle au succès du chemin de fer du Pacifique canadien.

Je m'appuie sur cela non-seulement pour demander que cette politique soit sanctionnée par toutes les provinces du Canada, mais pour que le Manitoba et le Nord-Ouest y donnent leur assentiment comme à une partie intégrante d'une politique de chemin de fer qui les a vivifiés et développés si rapidement et si vigoureusement. Voilà ma réponse à l'honorable député sur ce point-là.

Il a dit qu'il y avait beaucoup de mécontentement dans le pays à ce propos. Qui l'a fomenté, M. l'Orateur ? Où sont les hommes, où sont les journaux, où sont tous ceux qui ont traqué le gouvernement, qui l'ont attaqué tous les jours, qui ont essayé de persuader à la population du Nord-Ouest que notre politique lui était préjudiciable ? Ce sont les mêmes hommes qui lorsqu'ils étaient au pouvoir, préconisaient et suivaient la même politique comme étant la seule juste et raisonnable et conçue dans l'intérêt de tout le

pays. En voilà assez sur la question du désaveu. Je pense avoir passé en revue et réfuté tous les principaux arguments invoqués par l'honorable député dans ses divers discours.

Je vais maintenant m'occuper pendant quelques instants de la dernière et la plus importante des assertions qu'il a faites, et j'en étais là quand l'ajournement de la séance a eu lieu. Je disais que lorsque l'honorable député de Westmoreland énonçait l'idée grande et large qu'il était de l'intérêt du Canada que le chemin de fer du Pacifique canadien fût une entreprise payante, il proclamait une vérité qui trouvera de l'écho d'un bout du pays à l'autre. Je crois que l'entreprise paiera. Je n'hésite pas à dire que j'espère que la compagnie fera une immense fortune en retour des risques qu'elle court pour entreprendre la construction du chemin de fer du Pacique canadien—une œuvre entourée de difficultés gigantesques, devant laquelle deux gouvernements ont reculé: une entreprise si étonnante que les deux grands partis politiques se sont alarmés à l'idée que le gouvernement s'en chargeât, bien qu'il eût à sa disposition toutes les ressources du pays, les moyens d'importer en franchise tout l'outillage nécessaire, et d'emprunter tout ce qu'il lui fallait d'argent au taux de 4 pour cent; en un mot, toute sorte de facilités et d'avantages. Malgré tout cela les deux partis n'osèrent nourrir l'idée que le gouvernement du Canada construisît un gigantesque chemin de fer long de 3,000 milles et traversant des pays comparativement peu peuplés. Le Canada apprit avec plaisir que le gouvernement avait pu déposer devant la Chambre un contrat qui assurait l'exécution de cette entreprise à des conditions plus avantageuses au pays que ne l'avaient jamais espéré les membres de cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent.

Je soutiens que si la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien est en voie de réussir, elle le doit au courage avec lequel ses principaux membres se sont mis à l'œuvre et en ont fait le but de leur vie. Si cette entreprise réussit, et elle a eu plus d'une fois ses heures difficiles à passer malgré toutes ses ressources, c'est parce que le gouvernement a eu le bonheur de mettre la main non-seulement sur des hommes d'expérience et de ressources, connaissant bien l'ouvrage qu'ils avaient à faire, mais encore sur des hommes possédant de larges fortunes personnelles, auxquelles ils auraient pu recourir si l'entreprise eût manqué de fonds, quand elle cherchait à s'en procurer au moyen de ce qui était un désert, le Nord-Ouest.

Je me réjouis donc, dans ces circonstances, de ce qu'elle ait réussi jusqu'aujourd'hui, et de voir qu'elle restera en fin

de compte en possession d'une propriété d'un grand prix qu'elle pourra exploiter tant à son profit qu'à celui du peuple du Canada. Je dois dire maintenant que, selon moi, mon honorable ami n'a jamais commis une plus grande faute comme homme d'Etat, que l'opposition ne s'est encore jamais liée à suivre une politique plus fausse au point de vue de ses intérêts comme parti, qu'en se déclarant hostile à cette vaste entreprise.

Il ne leur était pas permis de prendre cette attitude. Ce qu'ils avaient fait d'année en année, leurs longs efforts au sujet de l'entreprise, leurs déclarations devant la Chambre au sujet de la valeur des terres, de la nature du pays à traverser, de l'énorme responsabilité qu'assumeraient ceux, quels qu'ils fussent, qui entreprendraient de construire le chemin de fer du Pacifique canadien et de l'exploiter,—toutes choses qu'ils ne sauraient répudier, car leurs actes et leurs dires sont là, —tout cela aurait dû les empêcher de se montrer, comme ils l'ont fait, hostiles à cette œuvre gigantesque. S'ils étaient capables d'apprendre quelque chose, s'ils étaient susceptibles d'impressions, si l'expérience pouvait leur faire comprendre ses enseignements, je dis que ce qui se passe depuis deux ans devrait les convaincre qu'ils ont fait fausse route et les ramener au plus tôt à de meilleurs sentiments. Au point de vue du grand parti conservateur, je devrais désirer les voir continuer à suivre leur ligne de conduite actuelle; je devrais désirer que sur cette question, comme sur celle de la politique nationale, ils resteront en antagonisme avec la grande masse du peuple canadien.

M. l'Orateur, je n'ai pas consacré vingt-huit ans consécutifs de ma vie aux affaires publiques, à les étudier, à étudier le sentiment populaire, sans m'être rendu capable d'en juger et de les apprécier; or, je sais ce que je dis quand j'affirme que de toutes les questions qui se sont imposées à l'attention publique, il n'y en a aucune sur laquelle la masse du peuple, de tout parti et de toute classe, ait eu une opinion mieux arrêtée que celle de l'entreprise du chemin de fer du Pacifique canadien.

Mon honorable ami, lors du débat sur l'adresse, en passant en revue les déclarations dignes d'un homme d'Etat faites par mon honorable ami le député de Westmoreland, a prétendu que tous les avantages se trouvent d'un côté. Eh bien! M. l'Orateur, est-il possible qu'il soit sincère? Se peut-il qu'il y ait quelque chose qui lui ferme les yeux et les oreilles, qui émousse les sens au moyen desquels on apprend ce qui se passe autour de soi, au point de lui faire risquer une assertion semblable? Je me permets de lui demander quelle a été l'influence de cette entreprise sur l'importante et vitale question de notre population. L'honorable député

sait que les progrès rapides, la prospérité croissante de notre pays ne dépendent de rien tant que des moyens de remplir le Nord-Ouest et d'attirer la population dans toutes les parties du pays. Quand mon honorable ami le ministre de l'Agriculture a présenté le budget de l'immigration, l'honorable député s'est écrié : "Quoi ! qu'est-ce que cela veut dire? Nous croyions que nous serions débarrassés de tous ces fardeaux ; nous pensions que la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien devait seule dépenser de l'argent pour attirer chez nous l'immigration, et qu'il ne nous restait plus qu'à nous croiser les bras." Personne, M. l'Orateur, n'a jamais cru cela. J'admets que mon honorable ami qui se tient en arrière de moi a déployé une énergie, une adresse et des ressources merveilleuses pour attirer l'immigration au Canada, mais j'ajoute que sans la construction du chemin de fer du Pacifique, tous ses efforts auraient été comparativement inutiles. Je déclare qu'aucun agent n'a à lui seul exercé une plus forte influence sur la grande et vitale question de l'immigration, que la construction de ce chemin de fer. Je soutiens que l'honorable député oublie que des capitalistes de partout, de Londres, de France, d'Allemagne, de New-York, d'Amsterdam, ont des intérêts dans cette grande entreprise nationale du Canada, et que par tous les canaux de publicité qui existent d'un bout de l'Europe à l'autre il circule des centaines de mille publications qu'aucun ministre de l'Agriculture n'aurait jamais pu y envoyer sans le secours de cette compagnie. Or, que font voir ces publications? Elles ont appris au monde, aux pays trop peuplés de l'Europe, que les immigrants ne seront pas obligés de rester parqués à Winnipeg, incapables d'avoir des terres où s'établir, mais qu'un chemin de fer qui se construit rapidement pourra les conduire, dès le lendemain de leur arrivée à Winnipeg, à 500 ou 600 milles dans les prairies, où ils pourront choisir à droite et à gauche des terres, s'y établir et y élever leur fortune.

Voyons un peu, M. l'Orateur, ce que les statistiques nous apprennent. Que l'honorable député ouvre le rapport de mon honorable ami, et il verra que l'immigration a augmenté de 40,000 âmes qu'elle a été en 1878, à 193,000 en 1882. Il nous est venu par la voie du Saint-Laurent, 10,295 colons en 1878, 44,850 en 1882. Les colons se comptaient par 29,808 en 1878, et par 112,458 en 1882. Il n'est pas allé moins de 70,532 colons s'établir dans le Manitoba et le Nord-Ouest en 1882, dont 13,325 venaient des Etats-Unis. Qu'est-ce que ces chiffres-là prouvent ? Chacun sait, M. l'Orateur, que dans le passé le Canada souffrait de n'avoir pas, comme les Etats-Unis, un Nord-Ouest à ouvrir à l'immigration étrangère. Quiconque a étudié cette question sait qu'il n'y a rien

de plus vrai que ceci : " L'étoile de l'Empire se dirige vers l'Ouest." Chacun connaît la tendance qui pousse vers l'ouest. Jetez un coup d'œil sur les Etats américains de l'Est, et qu'y voyez-vous ? Comparez leur population d'aujourd'hui avec ce qu'elle était il y a déjà longtemps, et vous la trouverez comparativement stationnaire à cause de ce courant américain qui vous entraîne constamment vers l'ouest. Il en a été ainsi au Canada. Le besoin se faisait sentir d'aller dans l'ouest, et comme nous n'en avions pas les gens s'en allaient aux Etats-Unis. En est-il ainsi aujourd'hui ?

Eh bien ! M. l'Orateur, non-seulement le courant qui se dirigeait du côté ouest des Etats-Unis est arrêté, mais il a changé de direction, et aujourd'hui, ceux qui avaient quitté notre pays pour l'ouest et ceux qui ont toujours vécu aux Etats-Unis, passent la 49e parallèle, en tel nombre que, pendant l'année dernière, 13,000 nous sont arrivés. Et je prétends que dans le cas où le chemin de fer n'aurait pas eu d'autre résultat, dans le cas où ce développement de notre Nord-Ouest n'aurait fait rien que de porter ce courant d'immigration vers notre pays, et inviter à venir dans nos nouveaux territoires la population d'au delà des frontières, dans le cas où ce développement n'aurait rien fait autre chose, il aurait accompli tout ce qui serait nécessaire pour s'imposer au jugement et à l'esprit de tout Canadien qui aime son pays. Déduisez la population flottante de la population réelle, et il restera 58,751 colons établis au Nord-Ouest.

Mais, M. l'Orateur, ce n'est pas tout. Je lirai—car cette autorité est préférable à tout énoncé que je puisse faire, et je suis certain que la Chambre me permettra la chose—je lirai, dis-je, un des extraits les plus intéressants qui aient jamais figuré dans le rapport d'un honorable ministre de l'Agriculture depuis que le Canada forme un pays :

Il paraît, aussi, que la valeur certaine en argent et en propriété qui a été apportée dans ce pays en 1882, par les immigrants, représentait $3,171,501.59, outre un montant élevé apporté au Manitoba, dont on n'a pu connaître le chiffre et qu'il est impossible d'évaluer. De plus, il y a eu des valeurs considérables représentées par des outils, des instruments et des effets.

Le montant d'argent apporté au Manitoba, en 1882, par ceux qui avaient l'intention de s'y établir comme colons, a été considérable, et comme on le verra par une note, au bas de cette page, un banquier a déclaré qu'il y avait pour $8,000,000 de dépôts à Winnipeg, somme envoyée pour placements avant le milieu de l'année. Il n'y a pas de doute qu'il soit encore entré des capitaux après cette date, mais on ne peut en connaître le chiffre.

Une partie de ces capitaux venait des anciennes provinces ; mais prenant en considération le fait que les capitalistes des provinces de l'Est se proposant de faire des placements au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest, laisseraient probablement leurs dépôts dans leurs banques, pour en retirer quand ils en auraient besoin, on peut mettre au crédit des immigrants nouvellement arrivés les trois quarts de ce mon-

tant de $8,000,000 ; et ces capitaux en argent, sans tenir compte des sommes déposés après la date ci-dessus, feraient une valeur totale de $10,000,000, en chiffres ronds, en articles et en effets, apportés par les immigrants en 1882.

Je vous ai donné, M. l'Orateur, les chiffres relatifs à l'année dernière ; maintenant j'attire l'attention sur le fait fait qu'un télégramme publié dans le *Globe* et venant de son correspondant de Londres, annonçait que trois vapeurs, partis ce jour-là, avaient à leur bord 3,000 personnes qui s'étaient embarquées à Liverpool pour la Confédération du Canada, et déclarait que ce nombre était le double de ce qui était jusqu'ici embarqué. Un fait comme celui-là n'a pas besoin de commentaires pour montrer tout ce que vaut, pour ce pays, la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui, comme je l'ai dit, a été un des principaux agents qui aient contribué à changer la condition de notre pays et à nous permettre de compter sur une immigration toujours croissante, car les commencements seuls sont difficiles, pourvu que vous ayez, comme nous avons—je suis heureux de le reconnaître—le pays le plus attrayant du monde pour les colons. Tout ce dont vous avez besoin, ce sont les moyens d'attirer les gens dans le pays, d'où il pourront annoncer à leurs amis la prospérité qui les a accompagnés, et en définitive, vous en attirerez des mille, des dizaines de mille et des centaines de mille à leur suite. Notre prospérité ira ainsi toujours croissant et nous aurons la satisfaction de savoir que ce jardin du monde sera avant longtemps rempli de colons énergiques et entreprenants qui feront fleurir ce désert jusqu'aujourd'hui si négligé.

Maintenant, on me permettra peut-être de faire allusion, avec un grain d'orgueil personnel, aux résolutions que j'ai eu l'honneur de présenter comme donnant les opinions du gouvernement en 1879. Je n'ai pas l'intention de les lire toutes, mais j'en lirai trois ; les voici :

3. *Résolu.*—Que des rapports de la mère-patrie annoncent un état sans précédent de misère chez les classes ouvrières et la nécessité d'adopter, sur une grande échelle, des moyens pour venir à leur secours.

4. *Résolu.*—Que la construction du chemin de fer du Pacifique donnerait immédiatement de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers et ouvrirait à la culture une vaste étendue de terres fertiles et créerait ainsi un débouché où pourrait s'écouler le surplus de la population de la Grande-Bretagne et des autres Etats de l'Europe.

5. *Résolu.*—Qu'il est évident qu'il serait dans l'intérêt général de trouver un débouché pour écouler le surplus de population qu'il y a dans l'Empire, et de fonder ainsi des colonies florissantes sur le sol anglais, ou bien de diriger vers des pays étrangers le courant d'immigration qui vient d'Angleterre.

Il m'est inutile de rappeler à la Chambre que la grande difficulté dans laquelle se trouvait le Canada était que les Etats-Unis offraient de si grands avantages, avant que nous eussions notre Nord-Ouest, qu'il nous était impossible de

lutter avec eux au sujet de l'immigration. Mais j'attirerai l'attention sur le fait que, bien que les honorables messieurs de la gauche aient dit au peuple que c'était un rêve inutile pour le gouvernement de supposer qu'il pourrait amener le gouvernement anglais à appuyer notre politique, j'ai l'orgueilleuse satisfaction de savoir qu'aujourd'hui une des questions dont s'occupent le plus les hommes d'Etat et les ministres anglais, qui ont à l'heure qu'il est entre les mains les destinées de l'Empire, est cette question même, et l'on prétend qu'une politique plus sage que celle de l'immigration ne pouvait pas être adoptée pour mettre fin aux difficultés des districts trop populeux de la mère-patrie, en Angleterre, en Irlande ou en Ecosse, qui en renferment toutes. Lord Derby, l'habile ministre qui préside aujourd'hui à nos destinées coloniales, a déclaré publiquement que l'Angleterre ne pouvait employer les millions dont regorge son trésor à un meilleur usage qu'à envoyer en Canada des immigrants nécessiteux des districts trop populeux de la Grande-Bretagne ; et enfin, par différents moyens qui n'auraient jamais pu être adoptés sans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, le peuple d'Angleterre et la presse sont portés à comprendre qu'il n'y a rien de plus propre à leur faire espérer que l'on pourra écouler ce surplus de population, que les moyens d'employer l'argent à la disposition du gouvernement impérial à établir ceux qui luttent aujourd'hui avec la pauvreté et le malheur, et cela, au cœur de l'empire, dans le grand Nord-Ouest canadien, où par le travail et de l'énergie, ils pourront devenir rapidement des colons heureux, et non-seulement des hommes qui ajouteront à la richesse du pays, mais aussi, deviendront une source de force pour l'empire, au lieu d'être une source de la plus grande faiblesse possible.

Cependant, bien que tous ces faits lui furent connus, l'honorable chef de la gauche a osé dire que tous les avantages du contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique sont d'un seul côté. Qu'il examine Winnipeg quelques instants. Qu'il examine ce que Winnipeg était et ce qu'il est ; qu'il examine ce que cette ville était avant que le gouvernement entreprît la construction du chemin de fer. L'honorable monsieur n'a qu'à jeter un coup d'œil sur les chiffres pour constater les faits les plus étonnants qui se soient présentés sur aucune partie de ce continent. Je le demande, même dans les Etats de l'Ouest de l'union américaine, l'honorable monsieur peut-il me montrer un seul endroit, malgré tous les avantages que ces Etats possèdent et toutes les relations qu'ils ont établies avec les anciens pays, au moyen des émigrants venus aux Etats-Unis, l'honorable monsieur, dis-je, peut-il me montrer un seul endroit

qui donne les preuves de progrès et de propérité rapides que Winnipeg présente aujourd'hui ? Y a-t-il, sur ce continent, un endroit qui ait progressé avec la rapidité dont nous avons été témoins au sujet de cette ville, qui deviendra bientôt, qui est déjà devenue un des plus grands centres commerciaux de ce pays ? En 1871 la population était de 500 âmes, en 1881 elle s'élevait à 9,000, et c'était bien après 1878, comme l'honorable monsieur le sait. Mais depuis 1881, la première année des opérations de la compagnie au chemin de fer Canadien du Pacifique, la population s'est élevée, dans une seule année, de 9,000 à au moins 25,000.

La valeur de la propriété a été portée de $9,000,000, qu'elle était en 1881, à $30,000,000 en 1882. Quelle preuve plus concluante de l'influence et du succès de cette politique qeut-on apporter que celle que l'on trouve dans les chiffres pue j'ai cités ?

Les importations de la Grande-Bretagne et des pays étrangers, en 1881, ont été de $2,837,431 ; en 1882, elles s'étaient élevées à $8,222,923, soit une augmentation de $5,395,497. Mais le chiffre de l'augmentation, avec notre pays, est une question qui intéresse vivement le peuple des anciennes provinces. Outre cette augmentation de $5,000,000 dans les importations faites de la Grande-Bretagne et des pays étrangers, les importations que l'on a faites des anciennes provinces du Canada se sont élevées à $12,000,000, ce qui porte à au moins $20,000,000, dans une seule année, les importations de la petite ville de Winnipeg, qui ne date que d'hier.

Si nous examinons maintenant les droits de douanes, que constatons-nous ? Il m'est inutile de dire à la Chambre ce que vaut chaque immigrant ; tout ce qu'il faut au Canada pour en assurer le progrès matériel et en faire disparaître rapidement la dette et l'élever à un degré de prospérité tel qu'on pourra le comparer à tout autre pays du monde, tout ce qu'il faut, dis-je, c'est que l'on fasse venir des immigrants et qu'on leur donne les moyens de se procurer des emplois lucratifs. Les taxes que les immigrants qui arrivent ici paient au revenu du pays, en font une source de richesse absolue et certaine.

Que démontrent les rapports des douanes ? Les droits prélevés en 1879 étaient de $279,255 ; en 1881, de $651,892 ; en 1882, de $1,587,327, soit une augmentation en faveur de 1882 sur 1881, de $935,435, ou près de $1,000,000 d'augmentation ; et cependant mon honorable ami hésite à accepter $1,500,000 de bons du chemin de fer Credit Valley comme garantie, pour permettre à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de pousser avec plus de vigueur

encore les travaux importants qu'elle a entrepris. Non-seulement ce contrat nous a apporté une augmentation d'environ $1,000,000, mais en même temps, la compagnie a versé elle-même au trésor du pays près de $1,000,000, ou, à quelque exception près, elle a dépensé $5,000,000 en rapport avec ses travaux en 1882. Les dépôts faits aux caisses d'épargnes du gouvernement ont augmenté, en 1882, de $707,922 sur 1881.

Et cependant, l'honorable monsieur ne peut trouver aucune preuve des bénéfices que le contrat de la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique a rapportés au Canada. Croit-il, ou quelque autre honorable député de cette Chambre, que l'histoire de notre pays pourrait fournir des chiffres comme ceux-ci pour prouver au monde les progrès gigantesques que nous faisons, si nous n'avions pas eu le contrat avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Je prétends, M. l'Orateur, que dans ces circonstances, nous pouvons parler du développement de Winnipeg à ce sujet.

Maintenant, M. l'Orateur, je demande que la Chambre me permette de lire un extrait d'un discours prononcé l'autre jour par M. Duncan McArthur. M. Duncan McArthur est un homme habile et pratique qui a passé dix ans dans la ville de Winnipeg comme caissier de la Banque des Marchands, emploi qu'il a dernièrement abandonné.

Dernièrement, ce monsieur prononçait les paroles suivantes :

Lorsque j'arrivai à Winnipeg, il y a plus de dix ans, c'était un village éloigné et insignifiant, situé à 500 milles au nord de toute ville importante des Etats-Unis, et renfermant une population d'environ 800 âmes. Les Américains et les Canadiens le regardaient comme " l'ultima thule " de la civilisation.

Puis il décrit ce qu'il a vu pendant dix ans ; mais je ne veux pas retenir la Chambre ; je ne ferai que lire ce qu'il dit relativement à l'avenir ; je ne lis pas cela, M. l'Orateur, parce que c'est le langage tenu par un chaud partisan, ni parce que c'est le langage d'un homme qui a quelque chose à gagner en favorisant les intérêts politiques d'un parti ou d'un autre, mais parce que ce sont les réflexions d'un esprit logique, qui, peut-être, est plus en état d'étudier le passé et de prévoir les progrès futurs de cette partie du pays, que toute autre personne de son voisinage.

Voici ce qu'il dit :

Et maintenant, messieurs, quelques mots au sujet de l'avenir du Manitoba et du Nord-Ouest. Il est difficile de croire que les territoires du Nord-Ouest n'aient pas été connus avant les douze ou quinze dernières années, en ce qui concerne le peuple en général. Cependant, il en est bien ainsi, et n'eût été le mouvement qui a accompagné et suivi la Confédération des possessions anglaises de l'Amérique du Nord, ces terri-

toires seraient encore aujourd'hui une terre inconnue. Nos hommes d'Etat n'ont jamais songé, lors des premiers efforts qu'ils faisaient pour opérer la Confédération, qu'il y avait, dans le Nord-Ouest, un pays encore inconnu et plus grand, s'étendant depuis le lac Supérieur jusqu'aux Montagnes Rocheuses d'un côté, et depuis la frontière internationale jusqu'à l'océan Arctique de l'autre, renfermant des ressources agricoles, manufacturières et minières suffisantes pour suppléer aux besoins de cent millions d'hommes ; un territoire valant, au point de vue matériel, plus que toutes les autres provinces ensemble.

Messieurs, notre pays est si vaste et ses ressources sont si abondantes et si variées, qu'il est impossible de connaître l'étendue du premier et d'estimer la valeur des dernières ; et très peu, même de ceux qui ont vécu le plus longtemps et qui ont voyagé le plus dans l'intérieur du pays, possèdent une idée exacte de la valeur de l'héritage que le Canada possède au Nord-Ouest.

Bornant notre examen de ce pays à la partie qui convient à l'agriculture, nous pouvons voir, en regardant comme nous le faisons, des limites orientales de la zone fertile, une immense étendue de pays allant de Winnipeg aux Montagnes Rocheuses d'un côté, et de Winnipeg aux fertiles vallées de la région de la rivière à la Paix, de l'autre côté, étendue de pays qui renferme des millions d'acres propres à la culture et aux pâturages, ce qui est suffisant pour donner la propriété, l'indépendance et le bien-être, pour les siècles futurs, au surplus de la population d'Europe ; et vu les exigences auxquelles a donné lieu un surplus de population dans plusieurs pays d'Europe, notre Nord-Ouest est destiné à être rapidement peuplé. Notre sol, qui est facile à cultiver et d'une fertilité sans égale, est donné gratuitement aux colons de bonne foi, et vu que la surface en est unie, on peut, dans tous les travaux agricoles, employer avantageusement les machines qui secondent si puissamment les efforts du cultivateur dans les prairies.

En outre, le pays est accessible à l'Europe, et sans compter du tout sur l'immigration que nous avons eue des autres provinces et de la Grande-Bretagne pendant les années dernières, nous pouvons espérer que le grand courant d'immigration du Nord de l'Europe, qui pendant les vingt dernières années s'est porté vers le Minnesota, le Dakota et d'autres territoires des Etats-Unis, se dirigera de notre côté et contribuera dans une grande mesure à la colonisation rapide du pays. De plus, notre climat est salubre et tout à fait propre à donner à notre population la vigueur morale et physique. (Applaudissements.)

Il n'est pas nécessaire d'avoir une imagination ardente pour se faire une idée du changement qui s'opérera dans le Nord-Ouest pendant les vingt prochaines années. Longtemps avant que cette période ne soit terminée, le pays sera couvert d'un réseau de voies ferrées. Nos prairies qui semblent aujourd'hui sans bornes seront cultivées, ombragées et couvertes de résidences d'un peuple intelligent, prospère et heureux. Nous pourrons récolter et exporter une quantité de grain suffisante pour nous permettre d'appeler notre pays le grenier du monde. Plusieurs cités et villes très importantes seront bâties et non-seulement Winnipeg conservera sa position et son prestige actuels, mais sera tout probablement la citée la plus considérable et la plus importante du Canada.

Ceux qui connaissent peu ou qui ne connaissent point le Nord-Ouest et ses ressources, croiront peut-être que ces idées sont exagérées d'une manière extraordinaire ou inspirées par la partialité et la passion, mais dans peu de temps ce grand pays sera assez connu pour être jugé à sa véritable valeur. Avec un semblable avenir devant nous, nous pouvons très bien travailler, espérer et attendre. Différent de plusieurs des anciennes nations du monde qui n'ont pas d'espace, que la pauvreté accable, qui sont soumises à un pouvoir injuste et tyrannique et dont la grandeur et le bonheur sont les choses du passé, nous sommes aux portes d'une nouvelle terre promise, qui forme une des plus belles parties du Nouveau-Monde et où des millions d'habitants sont appelés à jouer leurs rôles dans le grand drame de la vie ; d'une terre qui doit être témoins

des progrès de la littérature, de la science et des arts et des autres genres de progrès et de développement de la nation.

Je puis dire, M. l'Orateur, que personne ne peut lire cet exposé si clair, si calme, si modéré, qui, dans tout ce qu'il contient porte la conviction dans l'esprit de tout homme intelligent, sans arriver à la conclusion que les craintes et les inquiétudes passées des honorables députés de la gauche n'étaient pas du tout fondées, et que tout ce qui est nécessaire pour faire naître, sur ce continent, une Bretagne plus grande, avec une rapidité que les habitants du vieux monde n'ont jamais pu comprendre ni apprécier, sera fait à l'avenir comme nous l'avons fait dans le passé; et par la politique que nous avons adoptée en construisant le chemin de fer Canadien du Pacifique, nous pouvons atteindre ce but et travailler au développement du pays, choses que nous n'aurions pu faire de toute autre manière.

J'ai parlé il y a un instant, M. l'Orateur, de la valeur des embranchements que construit la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. J'ai fait allusion au fait que, à l'exception du terrain situé sur ses lignes, depuis la Mâchoire de l'Orignal jusqu'aux Montagnes Rocheuses, cette compagnie serait obligée de prendre le reste de ses terres, au Nord-Ouest, entre les cinquante-deuxième et cinquante-quatrième parallèles de latitude nord, et que ces terres étaient éloignées de 100 à 250 milles du chemin de fer. Maintenant, M. l'Orateur, qu'il me soit permis d'attirer l'attention sur le fait que, tandis que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a construit 281 milles d'embranchements avec ses propres ressources, et tandis qu'elle construit un autre embranchement de 110 milles et un autre de 180 milles, qui seront terminés dans le cours des deux prochaines années, tout ce que nous avons pu faire au sujet de la construction d'embranchements dans cet immense et précieux héritage du Nord-Ouest, au moyen d'entreprises privées, ça été de construire un embranchement de cinquante et un milles, le Sud-Ouest, et un autre de trente milles, qui sera bientôt de cinquante sur le Portage, Westbourne et Nord-Ouest.

Inutile de dire, M. l'Orateur, que c'est là tout ce qui a été fait, bien que le gouvernement ait donné à ces compagnies 6,400 acres de terre par mille, à $1 l'acre, le long de ces lignes de chemins de fer, pour les aider à construire ces embranchements privés; et, M. l'Orateur, je puis dire que sur la ligne du Portage, Westbourne et Nord-Ouest, comme chacun le sait, rien n'aurait été fait, n'eût été la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au Portage la Prairie; je donne ces faits, M. l'Orateur, pour prouver à la Chambre ce que vaut le développement du Nord-Ouest.

Non-seulement, M. l'Orateur, nous pouvons parler ainsi de Winnipeg, mais en allant plus loin à l'ouest, nous trouvons Portage la Prairie, Brandon, Broadview, Régina, Mâchoire de l'Orignal, Medecine Hat et Calgary, et dans chacun de ces endroits nous trouvons déjà le noyau de villes florissantes, industrieuses et populeuses qui, bientôt, deviendront des centres importants dans tout ce district, et qui contribueront au développement de la population et à l'extension d'embranchements au nord et au sud, en rapport avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, toutes choses qui ne pourraient être accomplies d'aucune autre manière.

En ce qui concerne les pâturages du pied des Montagnes Rocheuses, nous avons pu montrer au monde qu'aucune partie du continent d'Amérique n'est plus propre à ce genre d'industrie que notre Nord-Ouest canadien, où d'innombrables troupeaux de bestiaux alimentent et continueront à alimenter l'élément le plus important du développement de ce pays.

Or, M. l'Orateur, j'aimerais à demander à mon honorable ami si, connaissant ces faits, il est encore disposé à répéter que les avantages donnés dans le contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique se trouvent tous d'un seul côté. Je ne le crois pas.

Non-seulement, M. l'Orateur, nous développons les ressources agricoles de ce pays, mais de nombreux capitalistes en développent les ressources minières.

Il y a une chose qui nous donne un grand avantage sur toutes les prairies des Etats de l'Ouest, une chose au sujet de laquelle il leur est impossible de lutter avec nous. On a déjà dit, d'après les plus hauts témoignages, que la fertilité du sol de notre Nord-Ouest n'est pas égalée; nous avons aussi le charbon, un des éléments qui contribuent le plus à l'établissement rapide d'un peuple grand et prospère au Nord-Ouest canadien; c'est un grand avantage que nous avons sur les prairies des Etats de l'Ouest, où l'on a constaté que l'absence de cet élément était un obstacle réel au développement du pays.

J'ai entre les mains un rapport préparé par un homme habile et qui sera bientôt un homme éminent; je veux parler de M. George M. Dawson, qui est attaché au département de l'Intérieur.

Après avoir décrit longuement la valeur des veines et la nature excellente du charbon du Nord-Ouest, il dit:

La découverte de veines de charbon exploitables en plusieurs endroits et le fait certain que plusieurs de ces veines couvrent des étendues considérables, assure un approvisionnement abondant de combustible dans cette partie du pays, question de grande importance pour un pays dont une immense partie manque presque complètement de bois,

La qualité d'une certaine quantité de ce charbon est assez bonne pour

en motiver le transport à une grande distance, et sans doute que les chemins de fer du Nord-Ouest compteront sur cette zone de rochers à charbon, dans le voisinage des montagnes, pour s'approvisionner de combustible.

On s'est déjà assuré qu'il existait une très grande quantité de charbon. On dit que l'étendue de certaines veines avait été découverte. On a fait des calculs approximatifs de la quantité de charbon que couvre un mille carré, dans plusieurs localités, et l'on a obtenu les résultats suivants :

Veine principale dans le voisinage des gisements de charbon, rivière du Ventre, un mille d'étendue, 5,500,000 tonnes.

Ile des Herbes, rivière de l'Arc (continuation de la veine principale de la rivière du Ventre), un mille carré d'étendue, au delà de 5,000,000 de tonnes.

Courbe du Fer à Cheval, rivière de l'Arc, un mille carré, 4,900,000 tonnes.

Traverse des Pieds Noirs, charbon exploitable dans une veine comme celle de la rivière de l'Arc, un mille carré, 9,000,000.

Je cite ces faits en passant, pour montrer qu'à cet élément si nécessaire au développement d'un pays de prairies, le Canada est de beaucoup supérieur à toute partie des Etats de l'Ouest, et c'est un élément considérable pour l'avenir de notre pays. Nous avons des mines d'or, de cuivre et de fer à l'extrémité nord du lac Supérieur, lesquelles, en ce moment, attirent l'attention de tout le monde, et qui peuvent procurer un travail lucratif à un grand nombre de personnes. Et dans le pays plus sauvage qui s'étend depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à l'extrémité supérieure du lac Nipigon et de la rivière Rouge, on se livre déjà aux industries des mines, tandis que l'on envoie des capitaux considérables pour favoriser le développement des ressources minières du pays.

Je me permettrai d'attirer maintenant l'attention pendant un instant sur un autre point relatif à cette question ; je veux parler de la position où se trouve le pays au sujet des ventes de terrain. Je vais lire quelques lignes adressées à mon ami le président du Sénat, par M. Burgess, l'habile secrétaire du département de l'Intérieur, qui, pendant longtemps a fait une étude constante et sérieuse de cette question. On ne m'a pas donné cette note pour que je la publie, mais elle exprime les faits d'une façon si claire et si exacte que j'ose en faire part à la Chambre.

" OTTAWA, 4 mai 1883.

MONSIEUR,—Ayant fait une étude approfondie de la question, je crois que les revenus de ce département provenant de la vente des terres agricoles et houillères, des péages sur le bois de charpente, des loyers des pâturages et des ventes de terrains miniers autres que les terrains houillers, ainsi que des droits provenant des minéraux, s'élèveront au moins à $58,000,000, entre le 1er janvier 1883 et le 31 décembre 1891, inclusivement.

Cette note est signée de M. Burgess, qui est chargé de donner les renseignements sur ces diverses questions. Je la

donne à la Chambre comme une preuve de l'exactitude de l'énoncé fait il y a trois ans par mon très-honorable ami le ministre de l'Intérieur, lorsqu'il disait à la Chambre qu'il espérait que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique serait faite sans qu'il en coûtât un seul dollar au peuple du Canada, car tout le montant nécessaire pour rembourser le gouvernement et le pays des dépenses qu'ils feraient à ce sujet seraient, dans un temps peu éloigné, réalisé par la vente des terres et par les revenus provenant des terres du Nord-Ouest. Je dis que, sur ce point, la preuve est très concluante.

J'ai en mains un état du département relativement à ce qui a eu lieu. J'ai déjà fait connaître le montant total produit par les ventes, de 1872 à 1880 inclusivement, et j'ai fait voir la quantité insignifiante de terrains dont le gouvernement avait pu disposer et le montant peu élevé qu'ils avaient produit, c'est-à-dire, environ 31 centins et demi par acre. Je vais maintenant donner les chiffres suivants que m'a procurés le département : Estimation approximative du montant exigible pour ventes de terres, ventes à terme et préemption, calculé depuis le 1er janvier 1880, jusqu'au 1er décembre 1882, et devenant dû avant le 31 décembre 1885, $4,930,000. Versements dus par les compagnies de colonisation devenant dus dans quatre ans, supposant que les compagnies ait la réfaction complète, $927,150. Compagnies qui ont jusqu'au 30 juin 1883 pour compléter leurs arrangements et dont les versements deviendront exigibles dans le cours de quatre ans : compagnie de terres et de colonisation du Canada, $537,600 ; compagnie de terres et de *homestead* de la Saskatchewan, $322,560 ; compagnie de colonisation de Tempérance, $835,656, soit un total, pour ces compagnies, de $1,698,816. Montants devant être reçus des compagnies de colonisation qui ont jusqu'au 28 février 1883 pour payer leurs versements, $150,000 ; loyers de terrain pour baux de coupes de bois de charpente, $4,165 ; dû au bureau du commerce de bois de charpente à Winnipeg, $25,600 ; estimation du montant dû par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique au bureau de Winnipeg, $20,000, soit un total de $7,755,731, et en ajoutant à ce montant l'argent reçu pendant l'année de calendrier 1883, $2,256,850, on a un total de $10,012,381.

On voudra bien se rappeler que mon très honorable ami a calculé ce que produisait la vente de terres au Nord-Ouest; et l'on voudra bien, aussi, se rappeler que mon honorable ami, le chef de la gauche, a non-seulement nié cet énoncé, mais il a prétendu qu'il était si extraordinaire et si inconcevable, qu'il discréditait, autant que l'honorable monsieur pouvait le faire, les prédictions et les calculs que le très

honorable premier ministre avait fait. Nous calculions, d'après le délai dans lequel la compagnie du chemin de fer du Pacifique devait exécuter ses travaux, en vertu des conditions de son contrat, que nous ne recevrions pas seulement les $53,000,000 que nous payions au sujet de la construction de ces travaux, mais que nous recevrions environ $60,000,-000, soit un excédant considérable sur les dépenses totales que nous étions appelés à faire relativement à la construction de ce chemin de fer.

Afin de montrer à la Chambre l'exactitude de cette estimation, je ferai connaître le calcul fait par mon très honorable ami et communiqué à la Chambre il y a deux ans, calcul que les honorables députés de la gauche ont alors beaucoup critiqué; je vais aussi faire voir quels ont été les résultats. Le ministre de l'Intérieur calculait qu'en 1882 il y aurait une population régulière de 35,000 ; l'immigration réelle des colons au Nord-Ouest était de 58,751. J'ai presque peur, M. l'Orateur de jeter du blâme sur mon honorable ami en citant ces chiffres, car vous pouvez croire qu'il est incapable de calculer exactement. Il évaluait à $781,000 les revenus que l'on devait retirer des terres de la Confédération pendant l'année 1882; le revenu réel pour l'année de calendrier a été de $2,256,000. Mon très honorable ami évaluait à 40,000 âmes l'augmentation de la population pour l'année 1883; et mon honorable ami le ministre de l'Agriculture évalue l'augmentation de la population à 75,000 âmes, et je crois que ce chiffre sera encore au-dessous de la réalité, comme les calculs précédents. D'après mon très honorable ami le revenu des terres, en 1883, devait être de $1,820,000 ; d'après les calculs actuels, il sera de $2,750,000, et tout porte à croire que ce montant sera encore au-dessous de la réalité.

Mon très honorable ami a calculé qu'en 1884 l'augmentation de la population serait de 45,000, estimation beaucoup moins élevée, comme on le verra, que l'augmentation réelle de 1882 ; d'après les estimations de mon honorable ami le ministre de l'Agriculture, cette augmentation sera de 100,000 âmes. Mon très honorable ami évalue le revenu à $2,622,000, et je ne doute pas que nous recevions, cette année-là, $4,250,000.

Je donne ces chiffres pour prouver que nous pouvons demander avec confiance à la Chambre de regarder nos estimations comme étant bien au-dessous au lieu d'être au-dessus de la réalité ; et je demande de nouveau à mon honorable ami le chef de la gauche si ces chiffres ne me donnent pas le droit de parler comme je l'ai fait au sujet de tout ce qui a rapport au contrat du chemin de fer Canadien du Pacifique, c'est-à-dire que, jusqu'aujourd'hui, les calculs les plus

élevés que les députés de la droite ont osé faire devant la Chambre, devant le pays, ont été plus que justifiés ; et je demanderai à mon honorable ami s'il est encore disposé à répéter la déclaration qu'il a faite en cette Chambre que tous les avantages de ce contrat sont d'un seul côté ; s'il le fait, je suis sûr qu'il rencontrera des incrédules des deux côtés de la Chambre.

Maintenant, M. l'Orateur, je dirai un mot, avant de reprendre mon siége, au sujet de la dette réelle du pays. Tout le monde sait que lorsque ce gouvernement s'est adressé à la Chambre et lui a demandé d'appuyer la politique, de travailler vigoureusement à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique d'une extrémité à l'autre, les députés de la gauche ont fait entendre un cri d'épouvante, et l'on se rappelle tout ce que cette tentative de la part du gouvernement de construire ce grand chemin de fer dans une période raisonnable, devait accumuler de ruines en Canada.

Tout le monde se rappelle l'avertissement, le solennel avertissement que mon honorable ami le chef de la gauche donna à la Chambre ; d'après lui, en exécutant ces travaux, nous devions détruire les principes mêmes de la prospérité de notre pays. Il a admis, comme nous, que la chose la plus importante pour le Canada était l'immigration, mais, nous dit-il : " Vous allez grever ce pays d'une dette si considérable, eu égard à sa population, que tout le monde évitera le Canada comme on fait d'une maladie contagieuse, et notre immigration cessera."

Je suis heureux, M. l'Orateur, de pouvoir, dans ces circonstances, attirer un seul instant l'attention de la Chambre sur un calcul fait par mon honorable ami le ministre des Finances—et nous savons tous jusqu'à quel point tous les calculs ont été au-dessous de la réalité, vu le soin qu'il a apporté à ne rien exagérer ; ce calcul a trait à l'état où sera ce pays relativement à sa dette, lorsque le temps sera arrivé, en vertu du contrat, de compléter le chemin de fer Canadien du Pacifique. Je fais ce calcul avec beaucoup de plaisir, d'après l'expérience d'une année que nous a donné le contrat du chemin de fer du Pacifique. D'après mon honorable ami le chef de la gauche, les travaux de la compagnie du chemin de fer du Pacifique ont avancé trop rapidement dans une seule année. Ce contrat a contribué d'une façon extraordinaire à augmenter le trésor du pays ; et qu'a révélé ce résultat ? Eh bien ! M. l'Orateur, à la fin de cette année, lorsque nous eûmes payé à la compagnie chaque dollar auquel elle avait droit, vu la rapidité avec laquelle la construction a avancé, nous devons réellement $1,734,129 de moins qu'au commencement de l'année. La dette réelle de la Confédération, la dette due le 30 de juin 1881, au

commencement de l'exécution du contrat, était de $155,395,780.40 ; le 30 juin 1882, elle était de $153,661,650.78, soit, comme je l'ai déjà dit, une réduction de $1,731,129.62. Telles sont les ruines que devait accumuler dans ce pays la construction d'un chemin de fer Canadien du Pacifique. En outre, M. l'Orateur, mon honorable ami le ministre des Finances m'a donné ce mémoire :

Surplus du revenu consolidé, 1879-80	$ 4,132,743
do do do 1880-81	6,316,052
Produits des terres, 1880-81	1,744,356
Estimation du surplus cette année	6,000,000
Produits des terres cette année	1,750,000
Estimation du surplus l'année prochaine	3,000,000
Estimation des produits des terres	2,250,000
Estimation de l'épargne d'intérêt après janvier 1885, 1 pour cent sur $30,000,000. $300,000 par année, ou un équivalent de la réduction de la dette de	7,500,000
Si nous avons un surplus d'environ $1,000,000 par année depuis juin 1884 jusqu'en 1891, disons sept ans	7,000,000
Les produits des terres pendant sept ans, $2,000,000 par année, seraient de	14,000,000
	$53,693,251

Tel est le montant que nous espérons retirer du surplus du revenu et des ventes de terre, depuis le commencement de l'exécution du contrat jusqu'à l'époque stipulée pour l'achèvement des travaux. D'après ce calcul—et je crois que nous admettons tous qu'il est exact—je pense que nous pouvons conclure, non-seulement que notre pays ne sera pas noyé dans les dettes, mais que nous serons dans la position que le gouvernement impérial occupe aujourd'hui. M. Childers a présenté son budget et, en le faisant, il a beaucoup surpris les honorables députés de la gauche en proposant de réduire la dette nationale de £8,000,000 par année. Elle a été réduite de £8,000,000 l'année dernière, et le chancelier de l'Echiquier se propose de la réduire de £9,000,000 cette année.

Mon honorable ami le ministre des Finances se propose de réduire notre dette de cette façon ; c'est ainsi que nous nous proposons d'employer ces revenus, non à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais à la réduction de la dette publique, afin que lorsque ce chemin sera construit d'un bout à l'autre, non-seulement la dette du Canada ne sera pas augmentée, mais avant longtemps la vente des terres seule remettra dans le trésor public chaque dollar dépensé pour cette construction.

Mais quelle en sera la différence? La différence sera qu'au lieu d'être écrasés par la dette, au lieu de voir les immigrants qui voudraient venir s'établir dans notre pays entraînés vers d'autres contrées, parce que nous serons écrasés par une dette énorme que nous ne pourrons ni

diminuer ni payer, l'honorable député verra que nous aurons réduit la dette du pays, et qu'en même temps un peuple de 4,000,000 d'âmes aura accompli un des faits les plus gigantesques dans l'histoire d'un pays, la construction du chemin de fer du Pacifique d'un océan à l'autre.

Je sens que nous sommes dans une position à nous féliciter sur l'état du pays dont tout Canadien doit être justement fier. Je dis, M. l'Orateur, qu'en prévision de ces faits, j'espère que mon honorable ami reviendra sur l'opinion qu'il a émise, et qu'il en reviendra à la conclusion que son assertion que tous les avantages sont d'un seul côté demande à être modifiée quelque peu. Je dois dire, M. l'Orateur, qu'il serait impossible, suivant moi, de trouver aucun pays dans le monde qui a donné plus de preuves de progrès et de prospérité que le Canada pendant le temps que nous avons travaillé à la construction de ce chemin, à n'importe quel point de vue que vous vous placiez.

J'ai parlé, il y a quelque temps, des grands avantages que les Etats-Unis d'Amérique avaient pour attirer la population dans leur pays; mais quels sont les faits? Ici, en Canada, nous avons pu, aidés par la construction du grand ouvrage national, et grâce aux efforts de la compagnie et du gouvernement, augmenter l'immigration venant d'Europe de 50 pour cent, tandis que nos voisins, les Etats-Unis, n'ont augmenté la leur que de 3½ pour cent seulement.

Les rôles sont changés. Chacun sait que les yeux du monde civilisé sont depuis longtemps tournés vers les développements étonnants de la République voisine. Nous savons tous que jamais un pays n'a attiré autant que le Canada l'attention du peuple, de la presse et du gouvernement d'Angleterre. La position que le Canada occupait hier est entièrement changée, et aujourd'hui les hommes d'Etat, la presse et les personnes les plus intelligentes de ce pays attirent l'attention du peuple sur le fait que l'univers ne présente pas d'endroits plus avantageux et plus engageants pour l'immigration que le Canada.

Nous avons toute raison de nous enorgueillir de notre position lorsque nous examinons la rapidité avec laquelle notre population augmente, lorsque nous regardons au tableau des importations et exportations, et à l'augmentation ainsi qu'au développement des industries du pays. Nous pouvons aujourd'hui rivaliser pacifiquement avec nos voisins les Américains, et leur montrer que ni dans l'un ni dans l'autre de ces grands facteurs du développement et du progrès du pays, nous sommes en arrière d'eux.

J'ai retenu, M. l'Orateur, l'attention de cette Chambre plus longtemps que je me proposais, et si je devais juger de la futilité de mes efforts dans le passé, je terminerais sans

dire rien de plus à mes amis de l'opposition. J'ai déjà dit, M. l'Orateur, qu'en examinant la position au point de vue de l'intérêt du parti, rien ne pouvait plus contribuer à maintenir le parti conservateur au pouvoir, que la persistance de la gauche à garder la position qu'elle a prise concernant ce grand ouvrage. J'ai parlé avec sincérité, et je crois qu'il n'y a pas dans l'esprit du grand corps électoral intelligent du pays et dans toutes les classes de la société, de conviction plus ferme que celle de croire que le gouvernement mérite la reconnaissance du peuple pour avoir entrepris la construction de ce chemin de fer, et conclu le contrat sous l'opération duquel le pays fait des progrès si gigantesques.

Mais, M. l'Orateur, il y a un point de vue plus grand, plus élevé, plus important que l'intérêt d'un parti, et auquel nous devons nous placer pour examiner cette question. Même à cette période avancée, je demanderai à mes amis de l'opposition, ne tenant pas compte du grand avantage qu'ils en retireront et de celui que nous perdrons, d'enterrer les divisions du passé, de nous unir au sujet de cette grande question nationale sur laquelle se porte aujourd'hui l'attention du Canada, et de travailler de cœur avec nous à favoriser, augmenter et accroître la prospérité de notre pays, vu qu'elle peut être seulement accrue, augmentée et favorisée par l'action sympathique, commune et unie des deux partis. Je sais que la proposition que je fais est plus dans l'intérêt du parti opposé que dans celui de mes amis ; mais, M. l'Orateur, je crois que le temps n'est pas éloigné où le monde aura la preuve que nous sommes arrivés à une position que pas un Canadien, quelque confiant qu'il fût, songeait, il y a deux ou trois ans, à atteindre en aussi peu de temps. Je crois aussi que le temps n'est pas éloigné où chaque Canadien, ami de son pays, se sentira obligé de s'unir de cœur et d'âme, dans un effort commun, avec toute l'énergie qu'il possède, pour soutenir cette entreprise gigantesque qui a déjà tant contribué et qui est destinée à contribuer encore beaucoup plus à faire du Canada un pays grand et prospère.
